auto sport 2019年9月6日号（隔週金曜日発売） 2019年8月23日発売 第56巻第17号 通巻1513号
No.1513
オートスポーツ 2019 9/6号

auto sport

Drive on the edge

山本尚貴
日本から挑め。

F1
31歳 挑戦の意味

GT500 WINNER
WAKO'S 4CR LC500
Kazuya Oshima / Kenta Yamashita
LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S

SUPER GT Round 5



データで読み解く
富士500MILE

GT500
あの日、本当に速かったのは誰なのか？
3車の本当の実力
予選最速／決勝最強ドライバー
直線伸び率／ウイング角
アウトラップ最速ドライバー

GT300
富士最強マシンは
直線番長じゃなく裏番長!?

WEC 2019-2020“シーズン8”プレビュー


SAN-EI
CORPORATION



日本から挑め。山本尚貴 F1

31歳 挑戦の意味

かつては国内で実績をおさめ、それからF1へ挑む流れが王道だった。
しかし、そのやり方では世界に太刀打ちできないことが分かり、
若いうちから欧州へ出ていくことが主流となった。
日本のレース界が数え切れない挫折によって学び得た貴重な教訓によるものだ。
しかし、いま、この流れに抗う動きがある。31歳、山本尚貴のF1挑戦 ── 。
そこにはいったいどんな意味があるのか。賛否両論に耳を傾けてみる。

Photo : 熱田 護（Mamoru Atsuta）

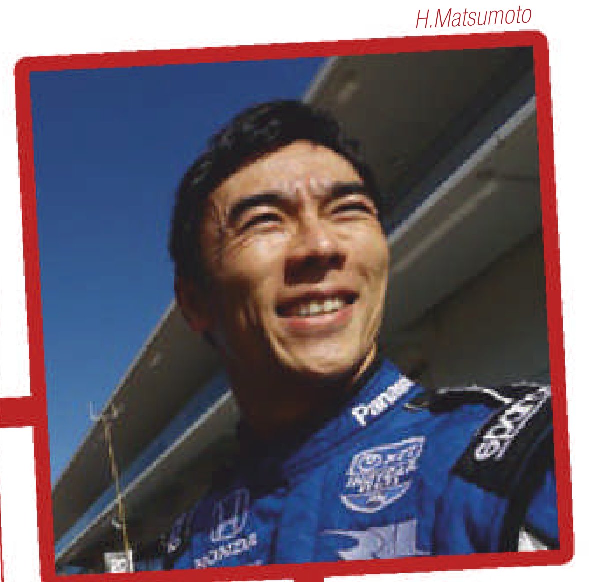
「行くべきか行かざるべきか」、オレの考え

関係者の声。

Interview & Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
柴田久仁夫（Kunio Shibata）／auto sport
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／松本浩明（Hiroaki Matsumoto）
工藤崇弘（Takahiro Kudoh / SAN-EI）／中野一史（Kazushi Nakano／本誌）／XPB／TOYOTA

インディカードライバー●佐藤琢磨

H.Matsumoto



2002年ジョーダン・ホンダからF1にデビューし、フル参戦。04〜05年B・A・Rホンダ。06〜08年途中までスーパーアグリF1。10年から米インディカーに活動の場を移し、17年インディ500を制覇。インディカー通算４勝。F1とインディカーの両方で表彰台に上がった唯一の日本人ドライバー。

要は、速いか遅いか。それだけ。

もちろん、100%行くべきです。行けるチャンスがあるのに行かないという選択肢はないし、チャンスをモノにしてもらいたい。尚貴は日本におけるホンダのトップドライバーで、スーパーライセンス取得の要件を今季終了後に満たす見込みが立っているわけですから。間違いなく、いい走りをしてくれると思う。年齢のことでまわりもいろいろ意見があると思うけど、そんなこと言ったら、僕なんかどうするの？（笑） 尚貴より10歳も上だから。いまから行くのでもまったく問題ない。尚貴に関して言えば、スピードだけではなくこれまで蓄積してきた経験がある。F1での経験値はないけど、F1のシミュレーターはすごく進歩しているだろうから、いまのF1カーの操作を覚えて、トラックでのテストである程度周回を重ねれば、間違いなくやってくれると思う。要は、速いか遅いか。それだけです。海外での生活も、心配したって始まらない。チャンスをつかむためにその環境に飛び込むことが必要で、その環境でどうにかするだけ。安心して打ち込める環境をまわりもサポートしてくれると思う。ありったけのパフォーマンスをレッドブル陣営にアピールしてほしいですね。（Recording by AA／まとめas）

K.Nakano



2003年、ヘレスでルノーF1を、鈴鹿でジョーダンF1をテストドライブ。国内トップカテゴリーのチャンピオン獲得回数は、FNで4度、GT500で3度。

本山哲●ニッサン系チームエグゼクティブアドバイザー

日本にとって必ずプラスに

いまの日本では山本がトップであることは明らかで、F1に挑戦する力も持っていると思う。だからこそ、個人的には昨年12月の（アブダビ）テストで乗ってもらいたかった。仮に彼に巡ってくるチャンスが金曜日のFP1だけだったとしても、それはそれで貴重な経験になるはずだし、日本のレース界には必ずプラスになると断言できる。（as）

SF／GT TEAM IMPUL監督●星野一義

T.Moriyama



1990年、アレッサンドロ・ナニーニの代役として鈴鹿出場のオファーがベネトンF1からあるも、「持ち込み条件」であったため断った。

ホンダは全力で支援しろ！

僕はやっぱり、「日本一のドライバーが世界最高峰に挑む姿」は分かりやすいし、純粋に応援してやりたい。いろいろなことを言うヤツがいるだろうけど、そういう「日本一の挑戦」のようなシンプルなところに、じつは大切なことがあるはず。本来であれば、メーカーの垣根を越えてJAFのような組織がサポートすべきだと思うけど、残念ながらいまはその環境がない。だからこそ、ホンダが全力で彼を支援してやらなきゃ！（as）


TOYOTA

F3ユーロ、GP2を経て、2008、09年ウィリアムズF1ドライバーに。12年FN、14年SFシリーズチャンピオン。18年、19年ル・マン24時間ウイナー。

中嶋一貴 ● WEC／SF／GTドライバー

いまの山本尚貴は強い

年齢の問題？　そんなこと気にせずに、チャンスがあるなら絶対にチャレンジすべき。逆に挑まない理由があるなら、僕が聞きたい（苦笑）。通用するかどうかなんて、やってみないと分からないですしね。そりゃあ、アスリートとして見たとき、年齢は若いほうがいいに決まっていますけど、「24歳のときの山本尚貴」と「いまの山本尚貴」では圧倒的に成熟度が違うわけだから。みんなが思っている以上に、「いまの山本尚貴」は強いですよ。（as）


T.Kudoh

1997年からのニッサンのル・マン24時間参戦プロジェクトを指揮。GTのニッサン系GT500チーム総監督を経て、現在はニッサン／ニスモのアンバサダー。

ニッサン／ニスモ アンバサダー ● 柿元邦彦

まずは鈴鹿のFP1で走らせたい

実現するかどうかは別として、国内トップの彼が果たしてレギュラーとして、通用するレベルかどうかが気になっている。乱暴に言うと、ドライバーは「感覚で走るタイプ」と「頭で走るタイプ」に大別でき、F1ドライバーの多くが前者、そして山本尚貴は後者だと思っている。だからこそ、まずは走り慣れた鈴鹿のFP1でどれくらいのパフォーマンスを見せられるかを知りたい。山本のF1挑戦が実現すれば、いまの日本のレベルを知る絶好の機会でもある。（as）


XPB

元F1ドライバーで、レッドブルのモータースポーツアドバイザー。ジュニアチームも含めたレッドブルレーシングのドライバー選択決定権も有する。

ヘルムート・マルコ博士 ● Red Bull Motorsport Adviser

何よりもコース上のパフォーマンス

SFでの走りはコースに足を運ぶ以外にもデータや映像で確認している。安定した速さを見せる、非常にいいドライバーだと思う。ただ、欧州でのレース経験がまったくない。そこが一番のネックなのは本人もよく分かっていると思う。とくにいまのF1ではタイヤの使い方がカギ。その意味では、そこは非常に大きな問題になりうる。年齢のことは気にしてないと言えばウソになる。いまのトレンドだとね。でも、20年前までは彼ぐらいの年齢でのF1デビューは珍しくなかった。何よりもコース上のパフォーマンスが重要だ。（as）


XPB

2006年からトロロッソF1を率いるチーム代表。セバスチャン・ベッテルなど多くの有望な若手の才能を開花させてきた元レーシングドライバー。

Scuderia Toro Rosso Team Principal ● フランツ・トスト

やっていける能力は充分にある

山本尚貴のドライバーとしての能力は、スーパーフォーミュラを見て、充分に分かっているつもりだ。実際に見たのは昨年の富士スピードウェイだけだが、それ以外のレースのデータや映像も見ているよ。非常に速いだけでなく、レースではじつにクレバーな走りを見せる。昨年、SFのタイトルを獲得したことに驚きはない。今後どういう展開になるかはまだ分からないが、F1でやっていける能力は充分にある。もちろん、31歳という年齢は大きなハンデになる。だからこそ、説得力のあるパフォーマンスを見せてもらえることを願っているよ。我々はホンダに対して、日本GPの初日のFP1で日本人ドライバーを乗せることは了承している。しかし、現時点ではまだ何も決まってない。日本人ドライバーでFP1を走る権利を持っているのは、現時点では尚貴しかいない。彼以外にも松下信治や角田裕毅をはじめ、才能ある若手ドライバーは少なくないのだから、もっと我々がサポートしてF1に来やすい環境を作ってあげないとね。とはいえ、完璧なお膳立てをしたとしても、実際に来れるかどうかは本人の能力次第だ。個人的には、日本人ドライバーのいない、いまのF1の状況は非常に残念だよ。（K.S）

立ちはだかる障壁

日本と世界の差を目の当たりにして
山本に何ができるのか？

シミュレーターを経験して、チームにも帯同した
記念すべき瞬間にも立ち会って、気持ちは強くなっている
しかし、〝その場所〟に行くことは決して簡単ではない
夢を現実のものへと変えるためには
まだ超えなければならない課題が山積みなのである

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）

日本を代表するレーシングドライバー山本尚貴がF1のパドックに姿を見せたのは、7月末のドイツGPだった。その数日前には、イギリス・ミルトンキーンズにあるレッドブルのF1シミュレーターに日本人として初めて搭乗している。

山本は昨年の最終戦アブダビGPも訪問し、F1への思いを語っていた。ただし、そのときの彼からは「何が何でも、乗ってやる」という熱意を感じなかったのもたしかである。そのため今回、ホンダの山本雅史F1マネージングディレクターから「日本GPの初日フリー走行で走れるように準備している」と聞かされたときも、はなはだ失礼な物言いながら、「レーシングドライバーとしての思い出作り」なのかと当初は思った。

しかし、ドイツで本人の口からあらためて話を聞き、そんな生半可な思いでここまで来たのでないことがよく分かった。夢を夢として終わらせないために、より具体的かつ現実的な計画として結実させようという強い意思も感じられたのだ。

今後もイギリスに通ってシミュレーターの経験を重ねつつ、フリー走行を走るために必要なライセンスを取得するべく、型落ちF1マシンによる300km以上のサーキット走行を行なう予定だという。まず目指すのは鈴鹿フリー走行でのF1デビューだが、その先に見据えるのはもちろんF1レースシートの獲得である。

山本に感じる違和感

とはいえそれが決して平易な道でないことは、山本自身が一番よく分かっているはずだ。

ドライバーとしての純粋な能力は、非常に高いものを持っているに違いない。ご存じのとおり、国内のレースではスーパーフォーミュラとスーパーGTで、圧倒的な強さを発揮している。さらに、今回レッドブルのシミュレーターを走行したときも、鈴鹿サーキットを走った際はエンジニアから高い評価を得たようだ。現在のF1ドライバーたちと比べても、とくに劣ったレベルにあるとは思えない。

しかし、F1マシンの実車に乗り込み、ピレリタイヤを履き、走行経験のないF1のサーキットを実際に走ったとき、どれだけのパフォーマンスを発揮できるのだろうか。F1でレースを戦えるレベルに、すぐに到達できるというのだろうか。

今回、山本はF1マシンのシミュレーターを体験したことで「F1マシンとF1ドライバーのすごさがよく分かった」と言う。

「僕が今まで乗ってきたレーシングカーは、もっとシンプルなものでした。アクセルとブレーキとステアリングを上手に使って、うまくコントロールする。レーシングカーって本来そういうものですよね。でもいまのF1はチームからの指示を受けつつ、適切なマッピングをドライバーが確実に操作しないといけない。さらに走りながら頭のなかで、こうやったらさらに速く走れるという引き出しも、持ってないといけない。アンダーが出たからフロントフラップを立てるとか、サスペンションをどうするとか、そんなことだけじゃなくコクピットのなかでの操作が山ほど項目がある。技術があって速いだけでは、充分ではない。賢さがないと絶対速く走れない。ここから先は、正直未知の世界です。これまでより頭を

使って、なおかつ速く走る本能もなくしてはいけない。それを同時にやるのは至難のワザです。ゲームができて頭のいい人はいるでしょうけど、じゃあそれで速く走れるかといえばそうでもない。逆に速く走れる人が全員この操作をできるわけでもない」

これらのコメントはドライバーの生の言葉として非常に臨場感のある、聞き応えのあるものだった。と同時に、自らの体験を理路整然と言葉に移し替えて相手に伝えてくれる。山本の意思疎通能力が極めて高いこともよく分かった。言葉の問題にしても「日本人ドライバーとしては非常に高いレベルだ」と、彼と話したイギリス人ジャーナリストが驚いていた。それらを考え合わせれば、おそらくF1チームのエンジニアやメカニックたちとのコミュニケーションも、なんの問題なく行なえるだろう。

しかし「今さらそんな感想を話されても」と思ったのも事実だ。山本ほどの高いスキルを持ったドライバーが、なぜ今ごろになってF1マシンが8速であることに、新鮮な驚きを覚えないといけないのか。あるいは「ブレーキだけで止まったりクルマの向きを変えるだけではなく、回生エネルギーによる減速も頭に入れておかないといけない」というコメントを、言わなければいけないのか——。

この一歩を、なぜもっと早く踏み出さなかったのか——

それだけではない。今回の踏み出した一歩を、なぜもっと早く踏み出さなかったのか。それは同時に日本のレース界、自動車メーカーが主導するドライバー養成システムへの違和感でもある。山本がF1に挑戦したいと願い始めたのは、この1、2年の話ではなかったはずだ。もっと早い段階で、チャンスを与えることはできなかったのか。

山本マネージングディレクターは「今すぐF1に乗って活躍できそうなポテンシャルを持った日本人はほかにいない」と、山本抜擢の理由を語っていた。たしかにそのとおりだろう。個人的にはFIA・F2に参戦している松下信治ならF1でもそこそこやれると思っているが、残念ながら大前提となるスーパーライセンスポイントが届いていない。今年からFIA・F3に参戦を始めた角田裕毅も、明らかに時期尚早だ。ではもし松下が今後順調にポイントを獲得して、スーパーライセンスの有資格者になった場合、ホンダはどうするのか。トロロッソ・ホンダのレギュラーシートを山本と松下に争わせるということか。

山本自身は31歳という自身の年齢を気にしていた。しかし彼の成熟は大きな武器のひとつであり、体力的にも充分にやれるはずだ。問題は今の日本に山本より若く、彼と同等のポテンシャルを持つドライバーがいないことであろう。だが今さらそんなことを言っても仕方がない。山本のF1への挑戦を、しっかり見極めようと思う。



このチャレンジを止めたくない。

INTERVIEW

山本尚貴の胸中

さまざまな葛藤と戦いながら、決断したひとつの答え

2018年、スーパーフォーミュラとスーパーGTのダブルタイトルを獲得し、いままでは漠然としていた〝F1〟という夢が一気に近づいた年齢、後輩、家族――リスクや不安は数えきれないぐらいある。しかし、そんな思いを打ち消すように、挑戦したい気持ちは加速しているいままで語られることのなかった素直な思い――そこに山本尚貴の覚悟が見える

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／上尾雅英（Masahide Kamio）
Sutton (pro.sutton-images.com)



——アブダビ、ドイツと半年の間に2回、F1を見に行かれてどんな印象を受けましたか?

山本：まず直近のドイツですが、欧州ラウンドを初めて見て、モーターホームが並んでいてパドックの雰囲気はアブダビとはまるで違うなと思いました。でも、どの国に行ってもF1村の雰囲気や世界観は変わらず、特別なものを感じましたね。そして、決勝では日本人の誰もが興奮し感動するようなレースを目の当たりにしました。あれを見てしまうと、挑戦したいと思うのが普通ですよね。人のレースを見てあんなに感動するようなことは、久しくなかった。前回がいつだったか覚えがないくらいです。

昨年アブダビで見たときもF1はかっこいいと思ったし、雰囲気がすごいと純粋に思いましたが、あのときのホンダはトロロッソが中団争いをしていた。それはそれで得るものがありましたが、今回のドイツはレッドブルが勝ち、トロロッソが3位に入るという歴史的な瞬間に立ち会えました。トロロッソにずっと帯同し、コースウォークから一緒だったので、余計に感情移入できましたね。木曜日のミーティングにも参加させてもらい、金曜日のクルマの状況、土曜日の予選など、すべて踏まえたうえで、あの結果が見えるほどのポテンシャルはなく苦しい週末でした。トップではないチームの苦労と現実を見ていたからこそ、3位になったのは素直に喜ばしかったです。

——アブダビ、ドイツとF1に対する気持ちがどんどん強くなっているように感じます。

山本：そうなんです。まずアブダビに行き、ひとつ気持ちが上がりました。それで今年は今まで以上にF1の細かいところまで見るようになり、乗ってみたいという思いがステップアップした。そして今回ドイツに行くと決まって、レッドブルのシミュレーターに乗ることになり、乗り終わったときには『これで戦ってみたい』という思いに変わりました。そこでさらにひとつステップを踏んだのですが、レースでホンダがあれだけ活躍したのを見たら、スリーステップくらいバンと上がった感じです。

——レースウイークをトロロッソと一緒に過ごしたわけですが、表彰式はやはり感動しましたか?

山本：じつは表彰式には行かなかったんです。モーターホームのなかでずっと無線を聞いたり、メモをとったり、後で分からないことをチームに聞いたりできるように、静かな場所でレースを見ていたのですが、残り2周くらいで表彰台に上がれそうだとなり、山本（雅史F1マネージングディレクター）さんたちとトロロッソのガレージに行きました。なのでチェッカーの瞬間と、クルマが帰ってくるまでの間はガレージで一緒に興奮を味わえたんです。

でも、みんなが『表彰台に行くぞ！』となった輪のなかに、なぜか入っていけない自分がいた。もちろんうれしかったし、すごいなと思ったけど、ドライバーが活躍している姿を手放しで喜ぶことに気が進まなくて。おこがましいというか、生意気かもしれないけれど、あそこに立つ姿は自分が見せたいって思っちゃう。ドライバーが喜んでいる姿を見るのは、ちょっと悔しいみたいな。いまは舞台が違うけれど、まったく足がかからないようなところではなく、チャンスを掴めるところにいるから、余計そういう思いが芽生えたのかもしれません。

——表彰台に上がった彼と、シートを争う状況になるかもしれないという気持ちもあったのでしょうか?

M.Atsuta

このチャレンジを止めたくない。

INTERVIEW 山本尚貴の胸中

山本：これが自分の後輩だったり、自分とはまったく関係のないカテゴリーであれば、表彰台の下に行ってみんなと一緒におめでとうと喜べたでしょう。でも、自分がいま目指しているカテゴリーの表彰式を見て、そこで拍手を送れるかというと送れない。そこはドライバーになっちゃったのかもしれないですね。F1は『やるか、やられるか』の世界です。世界各国からドライバーが集まっているなかで、シートは20席しかなく、そのうち本当に数席しかないものを争っているので、仲良しこよしではないとあらためて思いました。



M.Kamio

ランキング3位で迎えた昨年のスーパーフォーミュラ最終戦。自身が得意としている鈴鹿で逆転チャンピオンというシナリオを達成した山本は大きな成長を見せた。F1とSFではマシンレベルがまったく違うとはいえ、"ホーム鈴鹿"でなら確実にアピールもできるか？

強くなっている思い

――山本選手はハッキリものを言うタイプだと思いますが、F1に関してはストレートな気持ちがあまり伝わってきません。いま現在、F1に対してどんな思いを抱いていますか？

山本：F1に乗りたいという純粋な思いだけでいえば、レースを始めた6歳のときから変わっていない。レースに関わったドライバーであれば、チャンスがあるなら誰もが1度は乗りたいと思うでしょう。いまもそれは変わりませんが、現実的なところを見てしまうと自分は日本での経験が長いし年齢のこともあります。それに、家族やこれからの人生のことも考えてしまう。

　それでも、今回ドイツであれほど素晴らしい瞬間に立ち会えたいま、ただ単にF1に乗りたいという気持ちだけでなく、あの世界で戦ってみたいという思いが今まで以上に強くなったことはたしかです。すべてを投げ捨ててでもF1ドライバーになりたいという自信と自覚がなければ、挑戦する資格はないし、中途半端な思いなのだとしたら、挑戦しないほうがいいという思いがある。年齢やいまのポジションを考えると、非常に悩ましいというのが本音ですが、その悩ましい部分が少しずつ減ってきている。チャンスを掴めるかもしれないという度合いが高くなってきていることも背中を押してくれて、不安となる部分のパーセンテージが減ってきているのは事実です。

――心の葛藤が伝わってきます。

山本：本当にF1ドライバーになりたくて、何も考えなくていいのならば絶対に乗りたい。チャンスが1%でもあるのなら、どうしてでも挑戦したいし、こんなチャンスは誰にでもあるわけじゃない。これが仮に乗れたとしても、乗れなかったとしても、そこにチャレンジする努力は決して無駄じゃないと思います。実際に乗ったら全然通用しないかもしれないけれど、それは乗ってから結果が分かるわけであって、乗りもしないで夢を諦めたくはない。その手前で自分から扉を閉ざすようなことはしたくないし、挑戦したいという気持ちはあります。

　アブダビ前後でいうと、心の底から『F1に乗りたいです』と言えなかった理由のひとつとして、海外の若手育成プログラムで頑張っている選手のことを考えてしまったことがあります。僕はアブダビのときの年齢が30で、今年31を迎えるわけです。それと『F1に乗りたいからSFもGTもチャンピオンを獲るんだ』と言い続けていたのならまだしも、思ってはいても実際に口には出してこなかった。『F1に乗りたい』と公言し海外で頑張っている選手がいるなかで、自分が急に手を挙げることがみっともない、ちょっと大人げないという思いがアブダビの時点ではありました。それもあって踏ん切りがつかなかったんです。

――その気持ちは理解できます。

山本：でも、アブダビからドイツまでの半年で気持ちの整理をしたり、考えを巡らせて、『必ずしも若手のチャンスを潰すわけではないのかもしれない』と思いました。やっぱり、レースの世界って結果がすべてだと思うし、結果を残した者が次のチャンスを掴むべきだと思う。そういう意味では去年SF

F1は僕にとって永遠のヒーロー だからこそ、挑戦したい


M.Atsuta

ホッケンハイムでは、ボールペンとノートを片手にメモをとり続けた山本。10年間ドライバーとしてコクピットからの景色しか見たことがなかったが、「クルマの外からF1を見て、表彰台に上がる瞬間を見て、レーサーってかっこいいとあらためて思った」と語った。



ホッケンハイムに姿を現した山本は、トロロッソに帯同しコースウォークも行なった。いまはまだ真っ白のシャツに少しの違和感を感じるが、10月に鈴鹿で行なわれる日本GPの頃にはチームウェアを身につけ、雰囲気に溶け込む姿を見られるのだろうか。

Sutton

とGTでチャンピオンとなり、狙っていた今年のF1レギュラーは獲れなかったですけど、アブダビの視察にも連れて行ってもらえました。

また、今年の成績を踏まえて、誰もが乗れるわけではないレッドブルのシミュレーターにも乗れて、チームに帯同することもできました。ヘルムート・マルコさんと会って話もできたし、彼がちゃんと結果を見て、純粋に評価をしてもらったうえで『こいつは使ってみる価値があるかな』と少しでも思ってもらえたのはうれしかったですね。いま、海外や国内で頑張っている若い子たちにも、道筋を示すことができる可能性はあるかなと思いました。

——だんだんと気持ちが変わっていったのですね。

山本：いま、F1に乗せたいと思える日本人がいたとしても、現実的にはライセンスポイントが全然届かないのが実情です。仮に僕がチャンスをいただいたとして、年齢や家庭環境の問題で『ノー』と言ってしまったら、次のチャンスはしばらく巡ってこないと思う。つなぎというとおかしいし、もちろん自分が一番で自分のためではあるけれど、若い世代に夢と現実を示すポジションにきているのかなとも思います。『山本選手みたいに結果を残して頑張っていれば、自分もチャンスをもらえるかもしれない』と思ってもらえたら、達成感を得られるかもしれない。

たしかに無謀かもしれないし、止めたほうが傷が浅く済むんじゃないかと思う人も多いでしょう。それでも自分のこれからや、ホンダのF1プロジェクト、日本の若い子たちのためなど、いろいろな可能性を秘めていると思うんです。そういう意味でも、このチャレンジは止めたくない。

憧れと覚悟

——山本選手にとって、F1とはどのような存在なのでしょうか？

山本：一生の憧れですね。憧れといっても、まったく手が届かないものではなくて、現実的な憧れです。誰もが1回は乗ってみたいと思うし、誰もが憧れてこの世界に飛び込んできたと思う。永遠のヒーローみたいな存在です。だからこそ、この歳でこの立場になっても挑戦したいと思えるのでしょう。

——最後に。F1に挑む覚悟はできていますか？

山本：相当な覚悟がなければ視察すら行かなかったと思いますし、チャレンジしたいとも言ってなかったと思います。でも、『F1しかない』という一辺倒な考え方ではなく、今の自分はもっと広い視野で見ているつもりです。ホンダのいちドライバーとしても、このF1プロジェクトというものをよく考えなければいけない。このチャレンジには、ただ『乗りたい』という思いだけでなく、いろんな思いが詰まっているんです。仮にF1ドライバーになれなかったとしても、これまでの努力と得られた経験は、これからのレーシングドライバーとしての山本尚貴を、より大きくすることができるものだと思います。

F1には日本人ドライバーが必要だ

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）

Luis Vasconcelos

直近のグランプリ３戦中オーストリアとドイツで２勝を挙げ、ハンガリーではハイブリッドエンジン時代初のポールポジションも獲得しF1で再評価されてきているホンダが、第四期復帰時に明言した次なる目標に向かってその動きが本格化し出している。それは、日本人ドライバーをF1に復帰させるという目標だ。松下信治は2020年のF1参戦に必要なスーパーラーセンスポイントを今シーズン終了までに数字上では充足できる可能性はあるが、現在ホンダのF1ドライバー最有力候補につけているのは31歳の山本尚貴だ。昨シーズン、日本国内のスーパーフォーミュラとスーパーGTでダブルチャンピオンに輝いたものの、トロロッソSTR14ホンダのマシンのステアリングを握るのに必要な300㎞の走行マイレージが不足しており、これはグランプリ開催中のフリープラクティスセッションへの参加にも適用されるため、なかなか実現には漕ぎつけていない。実際のところ、山本のF1参戦についてパドック内の評価は控えめで懐疑的だ。31歳という年齢を疑問視する向きが多く、「まあ、サトル・ナカジマがF1デビューしたときの年齢はもっと高かったからね」と皮肉めいたものから、「何、第二のユウジ・イデだって？　お断りだね」といったより辛辣な声も聞こえてくるが、これらはすべて山本のレースを一度も見たことがなく、日本の国内レース事情にまるで関心がない人間の評価でしかない。山本を良く知る人物として、スーパーGTで彼のチームメイトとして現在日本で活躍する元F1チャンピオンのジェンソン・バトンに聞くと、山本がF1シート獲得に値するドライバーとして疑問の余地はないと断言している。

「個人的にもナオキはF1に行くべきだと感じている。(ピエール)ガスリーや(ストフェル）バンドーンなどを見れば、ナオキのスーパーフォーミュラでの実績が何より証明している。あと、彼のドライビングの多様性も重要だ。彼はスーパーフォーミュラとスーパーGTのダブルチャンピオンだ。異なるタイプのレースからの経験が豊富で、トップレベルでプレッシャーに晒されたとき、こういった経験が助けになる」

S.Yoshida



バトンはGT500で2018年から山本とコンビを組んでおり、山本のドライビングをよく理解しているドライバーのひとりと言える。そんな彼がいち早く「ナオキはF1で戦える」と口にしていた。

レーシングドライバーというのは、ライバルを称賛することが非常に稀な職種として有名だ。それゆえ、ジェンソンのコメントには重みがあり、まして彼はスーパーGTで山本のチームメイトとしてこの31歳のドライバーを誰よりも間近で見て、良く理解している稀有な存在だ。また、山本を知る他の人間の誰もが、彼のことをインテリジェントが高く、ハードワークを厭わず、テクニカルフィードバックも素晴らしいと口をそろえて言う。私も何度か彼と接触した経験があるが、彼の英語力はどんなF1チームともしっかりコミュニケーションが取れる程堪能で、日本人ドライバーがグランプリを戦ううえで毎回直面する言語の壁という障害を心配する必要はなさそうだ。

山本はまだ数回しかグランプリの現場を訪れていないため、彼がどれほどいい人物で、どれだけ速いのかを我々ジャーナリストは目下見極めようとしているところだが、これは何も山本に限ったことではなくF2やF3から這い上がってくるドライバーにも共通している点だ。たとえば、ランス・ストロールはヨーロピアンF3チャンピオンという看板を引っ提げてF1に参戦し早３年が経つが、未だこれといった活躍を見せられていない。ガスリーはGP2を制し、日本のスーパーフォーミュラでも素晴らしいパフォーマンスを見せたが、今年は最悪なシーズンを送っているのは誰もがご存じのとおりだ。一方でアレクサンダー・アルボンは、シングルシーターの選手権を一度も制したことはないが、今シーズンのF1デビューイヤーから将来のスター候補として期待され、後半戦でガスリーと交代しレッドブルで走ることが決まった。

今年の日本GPのフリープラクティスで山本がトロロッソのステアリングを握ることができるように、そして来年に向けて走行マイレージを稼げるように、FIAとホンダが共に知恵を絞ってほしいものだ。F1には日本人ドライバーが必要だ。ホンダは若手たちがスーパーライセンスポイントを取得することを待ち望んでいたが、現在は宇都宮出身の31歳のベテランドライバーがトロロッソ・ホンダのシート獲得の最有力候補となっていることは疑いようもない。

Photo :

果たして彼は通用するか？

Text : サム・コリンズ (Sam Collins)
Translation : 新井宣之 (Nobuyuki Arai)

Sam Collins

昨年末、ツインリンクもてぎでのスーパーGT最終戦で山本尚貴がステアリングを握るNSX-GTがゴールを通過した瞬間に、スーパーGTとスーパーフォーミュラの同一年でのダブルチャンピオンが誕生した。この偉業をさらに興味深くさせるのは、スーパーライセンスのポイント上、山本がF1のシート獲得にもっとも近い日本人となったことだ。2014年にケータハムが倒産し小林可夢偉がF1から去って以降、ホンダは日本人ドライバーの復活を熱望してきた。そんな中、鈴鹿のFP1という山本が2019年シーズン中にトロロッソをドライブできる環境がいよいよ整ってきたと言える。

山本とスーパーGTでパートナーを組む元F1王者ジェンソン・バトンは、山本とホンダにF1シート獲得が実現できるよう励ましてきた。「個人的にも彼はF1に行くべきだと感じている、彼が望むかどうかに関わらずね。レースシートを獲得したいと思っていなくとも、現状で満足だとしても、常に挑戦してみるべきだ。チャンスは多くの人に何度も来るものではないからね」とジェンソンは2018年に語った。

「もしあんなモンスターマシンをドライブできるチャンスがあれば、絶対につかみ取りに行かないとね。トライする価値があるものだから」

周囲の期待とは裏腹に、31歳になる山本は当初それほど乗り気ではなかった。自分は歳を取り過ぎ、ヨーロッパでの経験も不足し、タイミングが最適とは思わないと感じていた。しかし、ここ数カ月で彼の考えに変化が生じ、自分は今シーズン終了までに少なくともフリープラクティスでトロロッソをドライブできると確信しているようだ。

今後、山本へのチャンスは単にフリープラクティスだけに留まらず、レース出場へのチャンスもあるかもしれない。その理由としてレッドブルは現在ドライバーラインアップに関して危機に直面している。今シーズンの前半戦、好調を見せるマックス・フェルスタッペンとは裏腹にピエール・ガスリーのパフォーマンスは期待外れに終わってしまった。すると、サマーブレイク中に突然、ベルギーから始まるシーズン後半戦にはアレクサンダー・アルボンがレッドブル・ホンダRB15のステアリングを握ることが発表された。今シーズンの残り９戦に関して、アルボンの実力を見極める意味でも事態は一旦落ち着きを見せるはずだ。しかし、来季のことを考えるとレッドブルとしてもドライバーを確保しておきたいと思っていることは想像に難くない。となれば、山本にとっても道が開ける可能性がある。

そのなかで大事なことは、山本がF1で戦える程のドライバーなのかどうかだ。この質問の答えは決して簡単ではない。バトンは彼の能力に太鼓判を押しているが、過去の成績を見るとそれほど賛同できない。なぜなら、山本は2013年と2018年の２度、スーパーフォーミュラを制しているが、スーパーフォーミュラからF1に巣立っていったヨーロッパ出身ドライバーには２度も敗れている。ストフェル・バンドーンは2016年に、ガスリーは2017年にそれぞれ山本をランキングで上回った。しかし、このふたりは決してF1で通用しているとは言い難い。バンドーンは2017年と2018年の２年間、マクラーレンからF1を戦っていたが、好成績を残すこともなく、姿を消した。ガスリーに関しては今シーズンの苦戦の様子を見れば明らかだ。しかし、唯一の強みは山本が2018年にGT500でバトンと出会ったことだろう。あの元世界王者からのアドバイスを受け、この一年で山本の強さは飛躍的に向上している。

日本GPはまだ先だと思うかもしれないが、この後のモンツァ、シンガポール、ソチはすべてスーパーフォーミュラとスーパーGTの日程が重なるため、実際に調整できる時間はかなりタイトだ。つまり、鈴鹿の前にフリープラクティスのチャンスがあるのはベルギーしかない。しかしスーパーライセンスのポイント上、フリープラクティスの権利である25点を得たドライバーが出場するには現代F1マシンで300kmの走行距離が必要という別の問題も浮上し、実際のところこれをクリアするのは難しそうだ。

とはいえ、今シーズンのどこかで山本を走らせる計画がなくなることはないだろう。つまり、どこかのタイミングでトロロッソ・ホンダのステアリングを握る可能性はかなり高いと思っている。

T.Ogasawara



2017年のガスリーの前に歯が立たなかった山本は後に、「この１年がすごく辛かった」と語っている。しかし、そのガスリーでさえいまのF1では苦戦しているのだ。果たして山本が通用するのか、その疑問は拭えない。

日本のレース界が総力をあげて取り組むべき課題

いま、大切なこと。

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/RIS）
Photo：LAT

レッドブルレーシングのシミュレーターを操縦し、ドイツGPの現場にも足を運んだ山本尚貴。ホンダが後押しを明言していることもあって、日本GPのFP1に期待が高まっている。

日本のファンにとっては、ホンダが擁する母国のトップドライバーがF1でどのくらい力を発揮できるのか、とても興味深い挑戦だ。山本自身も、ポジティブな気持ちを表している。

ただ、ホンダが鈴鹿のFP1での起用を望んでいるのなら、それは大きなチャレンジになる。

まず、山本がトロロッソで走行するためには、ダニール・クビアトかピエール・ガスリーがFP1を諦めなければならない。アレクサンダー・アルボンがレッドブルに昇格したことによって、トロロッソのレギュラーふたりは鈴鹿F1の経験者となり、この問題はいくらか軽減されるものの、屈指のドライバーズサーキットでは経験豊かなチャンピオンでも、走り始めには空力コースの速いリズムに慣れるまで時間を必要とする。ガスリーにとってもクビアトにとってもFP1で走れないことは他のコース以上にハンデとなり、その代償を負うのはトロロッソでありホンダ自身でもある。

山本にとってグランプリ週末の走行は貴重な経験となるが、FIAがフリー走行の条件として定めている〝300㎞〟の規定をクリアするのは難しい。FIAとの交渉が成立したとしても、テストが不十分なまま現行マシンを日本GPという舞台で走行しなくてはならないのは大きなプレッシャーだ。

そこで浮かぶのは〝何故、日本GPの週末でなくてはならないのか〟という疑問だ。FP1だけの走行では、鈴鹿の集客に大きな影響は与えない。ホンダの話題づくりなのか、一般メディア向けのアピールなのか。

今シーズン中のF1デビューを真剣に考えていたのなら、ホンダは何故、バーレーンやバルセロナのインシーズンテストに山本を推さなかったのか、と思う――トロロッソではアルボンがインシーズンテストに義務づけられた〝新人枠〟を走行した。

率直に、明確な目標とそこに向かう計画がなく、すべてが後手に回っていると感じる。

HRD Sakuraのシミュレーターを F1に活かすため、山本に実走経験を積ませたいという技術的な目的があるなら、アブダビGP後の合同タイヤテストのほうがずっと堅実で条件が良い。

31歳という年齢は外から見ればハンデであるものの、山本自身が〝F1に乗りたい〟という貪欲さを持ち、これまでの経験を活かせるかぎり本質的にはハンデでないと思う。F1ドライバーの〝年齢〟は、F1で走ることによってドライバー自身が重ねていくものだ。ただし、その、もっとも肝要な部分、山本自身の気持ちも



明確さを欠いている――佐藤琢磨がF1のシートを手に入れたときのような、いい意味で乱暴な自己流の論法、ギラギラするほどの“欲”を感じることはできない。

振り返って見ると、カート時代に世界を目指した山本のキャリアは、SRS・F以降、国内を舞台とするようになった。全日本F3にステップアップした08年には、ホンダが突然F1からの撤退を宣言した。F1にホンダが不在だった時代を、山本尚貴はフォーミュラ・ニッポンやスーパーフォーミュラで走り続けてきたのだ。

15年からのF1活動再開を発表したホンダは、14年の伊沢拓也に続いて15年には山本をGP2へ送り込もうとしたが、山本はそれを断っている。伊沢のケースを見ても分かるとおり、当時のホンダのやり方は当該カテゴリーの実情を把握するわけでもドライバーの適性に合ったプログラムを研究するわけでもなく、ただ資金を負担して未知の場所に送り出すものだったからだ。だから、松下信治も苦労した。

そもそも、F1を視野に入れてドライバーを育成するなら、日本国内で熟成され洗練されたカテゴリーに何年も引き留めること自体がおかしい。GP2やF2はマシン性能としてはスーパーフォーミュラより劣っていても、そこを“通過点”としてF1を目指す若手が集うレースは、粗野であり熾烈だ。ドライバーが繊細にセットアップを仕上げる余裕はなく、エンジニアが“これで走ってくれ”と指示するマシンに自分を合わせて乗りこなし、強気で戦うことが求められる。そして――1度のタイトル獲得でスーパーライセンス取得に必要なポイントが与えられる。

日本の育成プログラムの欠点は、F1チームではなくメーカー主導であるため、目標が常に揺れ続けていることだ。メーカーがF1に参戦すると突然ヨーロッパに送られ、撤退すると急に梯子を外された状態になる。社員が担当するため、異動によっても責任者が替わる。才能ある若者の将来を担いながら“あくまでドライバーが第一”という一貫した姿勢がない。山本尚貴も、そんな日本に翻弄されたひとりだ。

自動車メーカーであるかぎり参戦／撤退のリスクは避けられない。そのリスクからドライバーを守り育てるためには、全メーカーの協力を得て別組織を設立し、世界のカテゴリーに精通したプロを集めてアカデミーを運営していくべきだと思う。

いまの山本に必要なのは、周りに気を遣うことなく、あくまで自分本位でやりたいことを明言し、それに対してホンダが具体的にどれだけのコンディションを用意できるか確認することだ。それが、後輩たちに対しても示すべき態度だと思う。彼のレースを見守ってきたファンにとって大切なのは“鈴鹿のFP1”ではなく、ドライバー山本尚貴なのだから。

From Editor

「ここで行かなきゃ“レーサー”じゃない!」

Text : auto sport

昨年のアブダビ、今年7月のホッケンハイム、そしてこの号が店頭に並ぶころ山本尚貴はスパ・フランコルシャンに姿を現しているはずだ。「山本のF1挑戦」は人によってとらえ方が異なるが、その大半は「応援」であり「期待」である。ただ、中には「懐疑的」に見る人がいることも事実。日本レース界は先達から「国内で経験と実績を積んでから」ではなく「若いうちから」渡欧しF1を目指す方法こそがベストという教訓を得た。今回の山本のF1挑戦が、これとは正反対の動きであることに不安は残る。

今回、本特集の制作にあたり多くの人に話をうかがったが、それぞれにスジがとおっていて興味深かった。なかでも印象に残るのはSFもてぎで聞いたある関係者の言葉だ。「言いたいヤツには言わせておけばいい。逆に自分は、ここで行かなきゃ山本とホンダが“レーサー”じゃないことに失望する。どんなカテゴリーにせよドライバーは、チャレンジして結果を残し続けるしかない」。一見、乱暴に聞こえたが含蓄もある。こういうひたむきな姿勢にファンが魅了されることは、時代やスポーツの種類を問わず普遍だ。



平川亮"転機"の1勝
遅すぎた、でもまだ間に合う――

インパル流近未来予想図。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）

今シーズン5人目の勝者となった平川亮は、待ち受けるファンやカメラマンの期待に反し、勝利の喜びを爆発させることなくヨロリとクルマから降り控えめに両手を上げた。「暑くてちょっとフラフラしていたので。途中、暑さで意識が飛びそうでした」と平川。気温37度、路面温度49度という酷暑のレースで、しかし走りは最初から最後まで極めてクールだった。

スーパーフォーミュラ参戦5シーズン目での初勝利。その天性のスピードを考えれば、遅過ぎた優勝である。「もちろん嬉しいですが、それよりもホッとした気持ちの方が大きいですね。これまで支えてくれた家族、ファンの皆さん、スポンサー、チームに感謝しています」という言葉は、やや形式的ではあったが、しっかりと気持ちが込められていた。

チームインパル初年度の昨年は、優勝こそなかったが表彰台に2回立ち、2年目の躍進を予感させた。しかし、新たにSF19と共に踏み出した今シーズンは、平川にとって過去にないほど厳しい前半戦となってしまった。リタイア、14位、11位、12位。まさかのゼロポイントに、平川はネガティブな気持ちから抜け出せなくなっていたという。チームに見放されても仕方のない状況だったといえる。

しかし、第4戦富士を終え、チームは平川の復活に全力で取り組み、捲土重来を期した。本人の要望をできる限り聞き入れ、仕事の進めかたや体制などを見直したのだ。しかし、もしそれでも結果が出ないようであれば、ドラ



S.Kusakai

イバーとしての評価を大きく下げる可能性もある。それゆえ、平川にとって今回のもてぎ戦は、ある意味背水の陣に近い状況だったのだ。「ホッとした」という言葉の裏には、そういった重圧からの解放もあったに違いない。

平川への支援強化の一環として、インパルはレースエンジニアの変更という「大手術」も実践した。これまでデータエンジニアを担当してきた大駅俊臣と、レースエンジニアを務めてきた中村成人のポジションを入れ換えたのだ。SF14ファイナルイヤーの昨年、中村と平川のコンビネーションはうまく機能していた。しかしクルマがSF19に変わって以降、フォーカスが微妙に合わないことが多くなったという。そこでチームは、分析的な仕事を主とするデータエンジニアに中村を据え、いろいろなレースで多くの場数を踏んできた大駅を、レースエンジニアに抜擢することにした。

まったく同じ素材を使ったとしても、火入れや調味料の投入手順によって出来上がる料理の味は大きく変わる。その化学変化を、チームは狙ったのだ。野球に例えるならばドライバーはピッチャーであり、レースエンジニアはキャッチャーである。経験に裏打ちされた自信に満ちたリードが、ピッチャーの心を落ち着かせ、最高の球を投げさせる。大駅の豊富な実戦経験が平川の心から不安要素を取り除き、本来の速さを発揮させられるのではないかとチームは期待したのだ。そして、その読みはピタリと当たった。

予選2番手から上々のスタートをきった平川は、ポールスタートで首位を守ったアレックス・パロウとの距離をうまくとりながら、燃料とタイヤをセーブした。タイヤは同じソフト、戦略も同じ1ピット作戦に違いない。計算上では、昨年と同じ2ピット作戦でも行ける。しかし、同じストラテジーで正面からパロウに勝負を挑もうと決め、1ピット作戦を選んだ。

唯一読めないのは、相手が燃料をどの程度積んでいるかだ。やや少なめでスタートした平川は、序盤パロウに少し遅れをとった。しかし、5周ほどで差が縮まり始め、パロウが満タンスタートであるとチームは確信した。ならば同じペースで周回していては、早いピットインを余儀なくされオーバーカットは不可能になる。早めに仕掛けて前に出ないと勝機を失い、ミディアムタイヤスタートを選んだ後方の選手に食われる可能性もある。そこで大駅は



T.Moriyama



T.Moriyama

無線で平川に伝えた。「チャンスがあったら抜いちゃって」と。「了解」と平川は短く答え、パロウ攻略にモードを切り替えた。

「あまりにも相手が遅かったので抜くことにしました。でも1回目はダメで、タイヤを使ってしまったので、2回目はすぐには行かず、ちょっと距離を離して速くないような雰囲気を出してから一気に仕掛けた。相手に気づかれないようにヘアピンで距離を詰め、ダウンヒルで横に並び、2ワイドで90度に入り、そして抜きました」と平川。その鮮やかなオーバーテイクを境に、以降は平川がレースを支配する立場となった。

37周目、燃料にややマージンをもって予定どおりピットに入り、ソフトからミディアムに交換。後方からは2番手に浮上した小林可夢偉が、同じミディアムながら尋常ではないペースで迫っていたが、平川はまったく動じなかった。1周につき1秒程度差を縮められてはいたが、ペースに余裕はあった。リスクを冒してまでギャップを保つ必要はないと、残り周回数を計算しながら冷静にラップを刻み続けた。酷暑のコクピットで体は沸騰寸前だったが、気持ちと頭は冷たく保たれ続け、初勝利の瞬間が訪れた。

「金曜日の走り始めからクルマの調子が良く、スーパーソフトタイヤでも着いていくんじゃないか？　OTS（オーバーテイクシステム）を押してしま



S.Yoshida



T.Moriyama

“クール”なイメージどおり、パルクフェルメでは静かにコクピットを降りた平川。しかし、ヘルメット越しの表情は喜びに満ちていた。ただし、この初優勝も通過点。平川もチームも、見据えるのはさらなる高みだ。

次戦岡山で勝ってさらに自信をつければ平川もエンジニアも、ドンと行く

ったんじゃないかと思ったくらい速かった（笑）。だから、口には出さなかったですが、今回は勝てるかもしれないという予感がありました」と平川。

表彰式と取材対応を終えようやくピット裏に戻って来た平川を、「おめでとう」と大駅が笑顔で迎えた。

「大駅さんはスピード感があって、躊躇しない。自分が迷っていると『こっちで行こう』と決めてくれて、それに



S.Yoshida

納得することが多かったです」と平川が言えば、「フォーミュラで優勝なんてえらい久しぶりです。平川が速いのは分かっていたから、僕は僕なりのやりかたでサポートしただけです」と大駅は謙遜した。

一方、データエンジニアという立場で勝利を支えた中村も、ハイタッチで平川を祝福した。レースエンジニアとして優勝を味わえなかったことに悔しさを感じませんでしたか？　というやや意地悪な質問に対しては、「う〜ん、ちょっとはありますが、思っていたよりは少ない。嬉しい気持ちの方が大きいです」と、爽やかに笑った。

「今回のクルマは、去年もてぎで速かったクルマをSF19に合わせて微調整したものなので、去年一緒にクルマを作った中村さんに感謝していますし、今回もデータエンジニアとして縁の下から支えてくれました」と平川。捉えかたによっては非情とも思えるインパルの配置転換は、最高の結果を得たことで誰もが納得できるものとなった。レースに携わる者にとって、勝利に勝る喜びはない。

しかし、チームのまとめ役でもある高橋紳一郎工場長は言う。「今回はたまたまうまく行っただけです。残り2戦を見ないと。平川が得意な次の岡山で勝ってこそ、ようやく良い方向に行ったといえる。次も勝ってさらに自信をつければ、ドンと行きますよ。ドライバーもエンジニアも、やっぱり自信が一番大事だから」

昨年、星野一義監督は「平川にはウチをステップアップに使ってもらっていい」と、さらに上を目指して欲しいという気持ちを言葉にした。たしかに、1勝をあげるまでに相当な時間を要してしまった。しかしまだ25歳。今回の勝利が転機となり、フォーミュラドライバーとして一気に花開く可能性もある。遅過ぎた1勝ではあるが、閉じかけていた門の隙間は再び広がった。そしてその先には、世界へと繋がる道が見えている。

微妙なコンディション変化でもタイムや順位が上下する、シビアな世界

予選順位を左右したタイヤのウォームアップ

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

決勝に先立つ予選でも、チームやドライバーによってタイヤの使い方が分かれた。いつものようにノックアウト方式で行なわれた予選だが、暑い季節ということもあり、Q2、Q3ではアウトラップからすぐアタックラップに入るドライバーが数名。これに対して多くはセオリーどおり、アウトラップの後、ウォームアップを１周してからアタックに入った。

この両者が交錯する形となったのは、12台が走行したQ2。７分間のセッションが開始されて２分半というところから、アウトラップ〜ウォームアップ〜アタックの予定だった福住仁嶺、野尻智紀、関口雄飛、石浦宏明、山本尚貴、坪井翔らがコースイン。その集団に続く形で、アウトラップ〜アタックの予定だったアレックス・パロウ、ハリソン・ニューウェイ、平川亮がコースへと入った。そのためアウトラップ〜アタック組のドライバーたちは、ウォームアップを行なっていたドライバーたちのトラフィックに引っかかってしまうことになる。結果的にポールポジションを獲得したパロウも「Q2ではセクター３以降の後半セクターでトラフィックの影響を受けた」と語った。またこのQ2で、セクター２までパロウのタイムを上回っていたニューウェイは、「ターン11で他のクルマが前にいて、大きくタイムを失ってしまった」と、Q2敗退を喫している。

これに対して、ウォームアップをしてからアタックに入ったドライバーのなかで、独自の動きを見せたのが小林可夢偉だ。可夢偉はミディアムタイヤで争われたQ1後半でも、Q2、Q3でも、最も早くコースイン。特にソフトタイヤでのアタックとなるQ2、Q3では他のドライバーよりも１分ほど早くピットを後にした。この動きに関して、チームを率いる松田次生監督は「トラフィックのリスクを避け、自分の好きなようにタイヤを温められるようにと、あのタイミングで出しました」と言う。映像で見ると、Q3のアウトラップはスロー走行かと思われるぐらいゆっくりと走行していた可夢偉。であれば、アウトラップ〜アタックでも良かったのではないかと思うが、松田監督は「それをやるには内圧から何から変えないとダメですし、リスクを避けたいというのもありました」と、作戦変更には踏み切れなかったという。

一方、Q3ではアウトラップ〜アタック組がコースインのタイミングを大きく遅らせたのも印象的な場面。パロウと平川はセッション残り３分を切ったところだったが、残り２分まで待ったのがルーカス・アウアー。これはかなり攻めたタイミングだ。不測の事態も考慮し、通常はもう少しマージンを持ってピットアウトするパターンが多いからだ。これに関してアウアーは「赤旗や黄旗のことはまったく気にしなかったし、チェッカー前までに１周アウトラップができればいいから、あそこまで待ったんだ」とのこと。ただし、Q3では路面のグリップがより上がっていたため、「内圧やセットアップ、ドライビングも完璧には合わせきれなかった」と悔やむ。

結果的にフロントロウに並んだのは、アウトラップ〜アタック組のパロウと平川。アウアーも４番手に入った。「今回はその戦略が正解だったのかもしれない」とは、アタック前に１周のウォームアップを入れた予選３番手の福住だ。微妙なコンディション変化でも、タイムや順位が上下する。これからも、スーパーフォーミュラはシビアな戦いが繰り広げられる。



予選時は気温38℃、路面温度49℃。今季一番の暑さにタイヤの使い方が分かれた。アウトラップ〜アタック組のアウアーは、Q3で残り２分まで待ってコースへ。結果的に４番手に留まったが、SFではそれほどまでの"攻め"が必要ということだろう。



アウトラップ〜ウォームアップ〜アタック組で最上位、予選３番手の福住。この戦略でQ2トップタイムだったことから、Q3も変えずに行ったという。しかし、パロウと平川がフロントロウに並んだことに対し、「試せば良かった。ちょっと後悔もある」と口にした。

Round.5 MOTEGI Race Report

ツインリンクもてぎ　8月17日(土)〜18日(日)

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）
南 博幸（Hiroyuki Minami）



H.Minami

タイヤ戦略の違いがバトルを生み、バトル巧者の可夢偉がサーキットを沸かせた。3位はソフトタイヤで最大の47周を走破したキャシディ。今回ノーポイントだった山本を1点上回り、ポイントリーダーになっている。



T.Moriyama

暑さが惑わせたピット戦略は、王道パターンが上位を占める

「また2位」でも笑顔の可夢偉 チームの成長を感じた一戦に

タイヤが2スペック制となってから、「いかにソフトを長く使うか」が勝負の決め手になっており、とくに今季はそれが顕著だ。昨季のもてぎ戦は気温30℃／路面温度40℃のなか、ソフトの最大周回数は43周。今回は37℃／49℃もあり、「ソフトがどれだけ持つのか」がチームを惑わせた。

予選やフリー走行ではソフトのほうがラップタイムで2秒近く速く、そのためミディアムを早めに捨て、ソフトを2回使う2ピット作戦を採るチームもあった。結果を先に言えば、2ピット戦略のチームは誰ひとり入賞していない。優勝した平川亮、2位の小林可夢偉らは、ソフトでスタートして終盤にミディアムへ履き替える王道の戦略だった。ミディアムスタート勢では、これも定石となっている早めのピットでソフトに履き替え、ソフトで最大となる47周を走破したニック・キャシディが3位表彰台に登壇している。

戦略の違いは、多くのバトルを生んだ。なかでもひと際サーキットを沸かせたのが可夢偉だ。7番グリッドからスタートし、オープニングラップで4番手にまで浮上。その後、「今年は争う場面が多くて、学習されちゃったかな」と可夢偉が話す福住を抜きあぐねていたが、32周目の3コーナーでインを差して攻略。次の標的は、22周目にトップの座を平川に譲っていたパロウ。35周目の90度コーナーでは、可夢偉がフロントタイヤから白煙をあげるほどのするどい突っ込みでアウトからしかけるが、抜くには至らなかった。

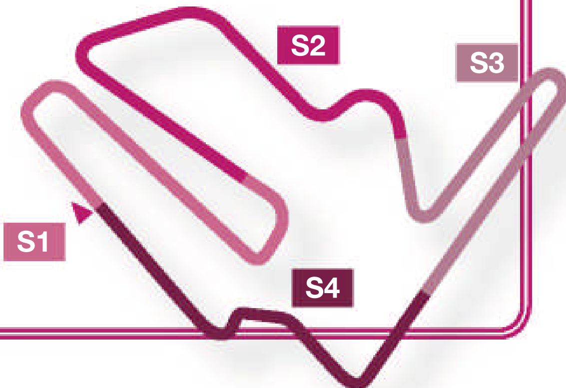
パロウは38周でピットへ。平川も37周でピットインしたことから、可夢偉はトップで走行する。そして42周でミディアムタイヤに履き替えてコースに戻ると、パロウは後方にいた。平川には届かず、またもや2位となったが、可夢偉の表情は明るく、記者会見では得意のジョークも飛びだした。その理由は、制止時間12秒という素早いピットワークにあったのは間違いない。可夢偉は2年前のもてぎ戦、トップ走行中のピット作業が40秒かかり優勝を逃していた。チームの成長に、「次こそは」と期待を感じたのだろう。可夢偉の心からの笑顔を見られる日は近い。

Qualifying Report

パロウがレコード更新、2戦連続のPP

ミディアムタイヤの使用が義務付けられるQ1では、トップの平川からQ2進出圏内の12番手までが0.535秒差。その12番手の野尻と13番手でQ2進出を逃した山下との差は、わずか0.055秒だった。この拮抗した争いが、レベルの高さを物語っている。

Q2からは全車がソフトタイヤを使用。上位争いは31秒台へと突入していく。そして最終グリッドが決まるQ3、唯一コースレコードを更新したパロウが、2戦連続のポールポジションを獲得した。



QF RESULT

Pos.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	64	A.パロウ	1'33"299	1'31"955	1'31"442
2	20	平川 亮	1'33"217	1'32"231	1'31"641
3	5	福住仁嶺	1'33"670	1'31"869	1'31"764
4	50	L.アウアー	1'33"281	1'31"996	1'31"804
5	38	石浦宏明	1'33"345	1'32"327	1'31"931
6	16	野尻智紀	1'33"752	1'32"243	1'31"942
7	18	小林可夢偉	1'33"639	1'31"922	1'32"040
8	1	山本尚貴	1'33"399	1'32"222	1'32"049
9	19	関口雄飛	1'33"385	1'32"399	
10	39	坪井 翔	1'33"517	1'32"793	
11	51	H.ニューウェイ	1'33"510	1'32"824	
12	37	N.キャシディ	1'33"319	1'32"856	
13	3	山下健太	1'33"807		
14	65	牧野任祐	1'33"820		
15	4	国本雄資	1'34"003		
16	36	中嶋一貴	1'34"036		
17	8	大嶋和也	1'34"086		
18	15	P.オワード	1'34"361		
19	7	A.マルケロフ	1'34"386		
20	17	塚越広大	1'34"765		

FINAL RESULT

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	20	平川 亮	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	1:22'51"411
2	18	小林可夢偉	carrozzeria Team KCMG	T	2"972
3	37	N.キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	T	9"771
4	64	A.パロウ	TCS NAKAJIMA RACING	H	16"314
5	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	18"668
6	38	石浦宏明	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	28"439
7	50	L.アウアー	B-Max Racing with motopark	H	43"123
8	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	43"700
9	1	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	43"961
10	4	国本雄資	KONDO RACING	T	44"607
11	8	大嶋和也	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	45"319
12	7	A.マルケロフ	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	46"006
13	3	山下健太	KONDO RACING	T	46"645
14	15	P.オワード	TEAM MUGEN	H	48"887
15	19	関口雄飛	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	49"840
16	36	中嶋一貴	VANTELIN TEAM TOM'S	T	1'00"738
17	39	坪井 翔	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	1'10"301
18	17	塚越広大	REAL RACING	H	1'12"814
19	51	H.ニューウェイ	B-Max Racing with motopark	H	1'27"739
		以上完走(規定周回数45周)			
	65	牧野任祐	TCS NAKAJIMA RACING	H	46Laps

FL：No.7 A.マルケロフ／UOMO SUNOCO TEAM LEMANS　1'35"282　3/51　181.410km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	Driver	Points
1	N.キャシディ	28
2	山本尚貴	27
3	A.パロウ	20
4	小林可夢偉	19
5	坪井 翔	12
6	福住仁嶺	12
7	関口雄飛	11
8	山下健太	11
9	野尻智紀	11
10	平川 亮	10

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	38
2	VANTELIN TEAM TOM'S	32
3	TCS NAKAJIMA RACING	23
4	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	21
5	JMS P.MU/CERUMO・INGING	19
6	carrozzeria Team KCMG	19
7	KONDO RACING	15
8	TEAM MUGEN	12
9	B-Max Racing with motopark	10
10	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	6

SUPER FORMULA Round 5 MOTEGI TIME CHART

●決勝：8月18日（日）　●ツインリンクもてぎ　●4.801km×51周　●天候：晴れ　●コース：ドライ

P：ピット　太字：ベストラップ　赤字：ファステストラップ　■：ソフトタイヤ　□：ミディアムタイヤ

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
No.	20	18	37	64	5	38	50	16	1	4	8	7	3	15	19	36	39	17	51	65
Driver	平川亮	小林可夢偉	N.キャシディ	A.パロウ	福住仁嶺	石浦宏明	L.アウアー	野尻智紀	山本尚貴	国本雄資	大嶋和也	A.マルケロフ	山下健太	P.オワード	関口雄飛	中嶋一貴	坪井翔	塚越広大	H.ニューウェイ	牧野任祐
Team	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	carrozzeria Team KCMG	VANTELIN TEAM TOM'S	TCS NAKAJIMA RACING	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	JMS P.MU/ CERUMO・INGING	B-Max Racing with motopark	TEAM MUGEN	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	KONDO RACING	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	KONDO RACING	TEAM MUGEN	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	VANTELIN TEAM TOM'S	JMS P.MU/ CERUMO・INGING	REAL RACING	B-Max Racing with motopark	TCS NAKAJIMA RACING
E/G	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HONDA	HONDA	TOYOTA	HONDA	HONDA	HONDA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	TOYOTA	TOYOTA	HONDA	HONDA	HONDA
LAP 1	1'40"949	1'43"249	1'48"627	1'39"806	1'42"127	1'46"608	1'44"584	1'46"269	1'53"388	1'45"455	1'47"581	P 2'14"180	1'47"798	P 2'15"210	1'45"455	1'47"014	1'46"676	1'47"288	P 2'15"902	1'49"095
2	1'35"639	1'37"322	1'39"922	**1'35"314**	1'36"271	1'41"348	1'37"824	1'40"498	1'38"593	1'37"301	1'39"273	1'39"756	1'39"334	1'39"475	1'38"860	1'38"577	1'38"368	1'39"005	1'40"404	1'40"633
3	1'35"624	1'36"393	1'39"114	1'35"532	1'35"724	1'39"352	1'36"762	1'39"894	1'38"442	1'37"026	1'37"224	**1'35"282**	1'37"379	**1'35"631**	1'37"753	1'37"424	1'37"541	1'37"159	1'36"587	1'39"536
4	**1'35"580**	1'35"913	P 2'09"457	1'35"765	**1'35"705**	1'39"050	1'36"940	1'38"310	1'38"652	1'36"845	1'37"668	1'35"531	1'36"857	1'35"811	1'37"093	1'37"054	1'37"081	1'37"348	**1'35"765**	**1'38"773**
5	1'35"642	1'35"767	1'38"492	1'35"573	1'35"772	1'38"358	1'36"717	1'38"398	1'38"784	1'36"657	1'37"249	1'35"686	1'37"029	1'35"715	1'36"834	1'37"132	1'37"136	1'37"218	1'36"296	1'38"872
6	1'35"818	**1'35"532**	**1'35"614**	1'35"855	1'35"929	P 2'07"613	1'37"064	P 2'09"439	1'39"406	1'37"000	1'37"212	1'36"251	1'37"358	1'36"255	1'37"091	1'37"621	1'37"206	1'37"210	1'36"532	
7	1'36"028	1'35"855	1'36"417	1'36"471	1'36"047	1'39"820	1'37"184	1'41"437	1'38"645	1'37"154	1'37"399	1'36"141	1'37"415	1'36"211	1'37"456	P 2'09"558	1'37"398	1'37"561	P 2'07"298	
8	1'36"157	1'35"667	1'36"227	1'36"277	1'36"308	**1'35"860**	1'36"950	1'37"059	1'38"645	1'37"150	1'37"169	1'36"380	1'37"034	1'36"525	1'37"106	1'42"815	1'36"810	1'36"992	1'39"693	
9	1'36"113	1'36"072	1'35"895	1'36"380	1'36"342	1'36"926	1'36"679	1'36"944	1'38"400	1'36"509	1'36"870	1'36"275	1'36"797	1'36"285	1'36"743	1'37"450	P 2'08"221	1'36"751	1'37"388	
10	1'36"300	1'35"944	1'36"438	1'36"279	1'36"256	1'36"858	1'36"795	1'37"241	1'38"371	1'36"658	1'36"667	1'36"262	1'36"771	1'36"219	1'36"266	1'37"888	1'40"695	1'36"576	1'37"254	
11	1'36"492	1'36"011	1'36"224	1'36"656	1'36"457	1'36"302	1'37"079	1'36"906	1'39"823	1'37"155	1'36"721	1'39"521	1'36"574	1'41"304	1'36"536	1'38"304	**1'36"101**	1'36"411	1'37"179	
12	1'36"503	1'36"259	1'36"319	1'36"734	1'36"374	1'36"670	1'37"927	1'37"281	1'40"128	1'36"707	1'36"598	1'37"530	1'36"649	1'37"048	1'36"664	1'38"214	1'36"215	1'36"946	1'37"405	
13	1'37"162	1'36"565	1'36"667	1'36"631	1'36"623	1'36"343	1'37"803	1'37"800	1'39"477	1'35"779	1'36"872	1'36"703	1'36"943	1'36"721	1'37"125	1'37"948	1'36"427	1'37"049	1'37"186	
14	1'36"529	1'36"954	1'36"677	1'36"674	1'36"609	1'36"765	1'37"260	1'38"266	P 2'08"782	1'35"732	1'37"218	1'36"465	1'37"067	1'36"741	1'37"194	1'38"234	1'37"225	1'37"191	1'37"571	
15	1'36"959	1'36"660	1'36"385	1'36"892	1'37"037	1'36"864	1'37"008	1'38"071	1'39"626	**1'35"575**	1'37"377	1'37"167	1'37"592	1'36"733	1'37"091	1'39"058	1'37"042	1'37"168	1'38"256	
16	1'36"583	1'36"759	1'36"815	1'36"701	1'36"854	1'36"832	1'37"115	1'37"278	1'36"335	1'35"643	1'37"007	1'36"668	1'36"917	1'36"991	1'37"276	1'39"110	1'37"008	1'37"226	1'37"831	
17	1'36"966	1'37"460	1'36"934	1'37"063	1'37"389	1'36"929	1'36"959	1'37"512	1'36"361	P 2'07"058	1'37"191	1'36"667	1'37"306	1'36"988	1'37"211	P 2'11"155	1'37"253	1'37"204	1'37"753	
18	1'37"204	1'36"937	1'36"851	1'36"873	1'36"879	1'37"085	**1'36"660**	1'37"187	1'36"179	P 2'12"639	1'37"051	1'36"765	1'37"167	1'37"572	1'37"211	1'40"320	1'37"130	1'37"304	1'37"254	
19	1'36"937	1'37"179	1'36"806	1'37"067	1'36"722	1'36"870	1'37"092	1'37"517	1'36"517	1'41"152	P 2'07"883	1'36"529	1'37"399	1'36"919	1'37"182	1'36"145	1'37"039	1'37"125	1'37"752	
20	1'36"829	1'36"791	1'36"673	1'36"987	1'37"101	1'37"643	1'37"523	1'37"163	1'36"709	1'36"386	P 2'12"364	1'37"069	P 2'08"999	1'36"702	1'36"968	1'36"055	1'36"809	P 2'09"975	1'37"571	
21	1'37"094	1'37"007	1'36"663	1'37"219	1'37"008	1'39"294	1'37"599	1'37"494	1'36"633	1'37"055	1'40"791	1'36"379	P 2'14"459	1'36"635	1'37"134	1'36"177	1'36"762	1'39"964	1'37"435	
22	1'37"231	1'37"114	1'36"901	1'37"001	1'37"000	1'37"228	1'37"414	1'37"413	1'36"462	1'36"305	1'35"999	1'36"630	1'39"877	1'36"705	1'37"388	1'36"434	1'36"850	**1'35"772**	1'37"687	
23	1'36"953	1'36"835	1'36"906	1'38"199	1'37"047	1'36"977	1'37"143	1'37"346	1'36"540	1'36"472	1'36"167	1'36"783	**1'35"539**	1'36"961	1'36"940	1'36"589	1'36"835	1'35"910	1'37"662	
24	1'36"143	1'37"162	1'36"652	1'38"014	1'37"257	1'36"822	1'36"909	1'37"209	1'36"371	1'36"549	1'36"403	1'36"545	1'35"615	1'37"163	1'36"944	1'36"328	1'36"744	1'36"273	1'38"107	
25	1'36"345	1'36"939	1'36"328	1'37"176	1'37"127	1'36"559	1'36"674	1'36"985	**1'36"080**	1'36"317	1'36"042	1'36"250	1'36"544	1'36"703	1'37"085	1'36"662	1'36"736	1'36"020	1'39"338	
26	1'36"693	1'37"131	1'36"502	1'37"189	1'37"162	1'36"740	1'36"878	1'37"289	1'36"455	1'36"775	**1'35"877**	1'36"510	1'35"763	P 2'14"189	P 2'11"249	1'36"826	1'37"119	1'36"533	1'38"262	
27	1'36"622	1'37"593	1'36"610	1'37"212	1'37"485	1'37"137	1'37"312	1'37"335	1'36"572	1'36"563	1'36"198	P 2'17"752	1'35"993	1'38"704	1'40"831	1'37"293	1'37"175	1'36"976	1'37"988	
28	1'36"995	1'37"235	1'36"623	1'37"278	1'37"261	1'37"146	1'37"515	1'37"255	1'36"613	1'36"536	1'36"326	1'40"667	1'36"018	1'36"585	1'37"211	1'37"555	1'37"138	1'37"159	1'39"428	
29	1'36"772	1'37"372	1'36"261	1'37"258	1'37"506	1'37"188	1'37"689	1'37"195	1'36"398	1'36"428	1'36"128	1'36"132	1'35"966	1'36"659	1'37"584	1'37"086	1'37"044	1'37"197	1'37"699	
30	1'36"444	1'37"238	1'36"448	1'37"232	1'36"981	1'37"112	1'37"496	1'37"317	1'36"754	1'36"692	1'36"524	1'36"468	1'36"079	1'36"576	1'37"428	1'37"117	1'37"147	1'37"104	1'37"816	
31	1'36"493	1'37"016	1'36"231	1'37"381	1'37"218	1'37"417	1'36"960	1'36"935	1'36"777	1'36"595	1'36"227	1'35"954	1'36"204	1'36"289	1'37"910	1'36"990	1'37"189	1'37"224	1'37"704	
32	1'36"306	1'37"022	1'36"532	1'37"058	1'36"954	1'37"646	1'36"853	1'37"020	1'36"729	1'36"673	1'36"249	1'36"024	1'36"358	1'36"249	1'37"663	1'37"386	1'37"057	1'37"383	1'37"805	
33	1'36"517	1'36"630	1'36"467	1'37"345	1'38"595	1'37"422	1'37"158	1'36"757	1'36"639	1'36"584	1'36"428	1'36"039	1'36"463	1'36"324	1'37"104	1'37"466	1'37"240	1'37"099	1'37"742	
34	1'36"623	1'37"246	1'36"795	1'37"467	1'37"158	1'37"775	1'37"104	1'37"207	1'36"990	1'36"954	1'36"517	1'36"589	1'36"519	1'36"777	1'37"334	1'37"934	1'37"139	1'37"370	1'41"898	
35	1'36"353	1'38"063	1'36"770	1'38"172	1'38"297	1'37"261	1'37"577	1'37"299	1'37"130	1'36"976	1'36"498	1'36"167	1'36"548	1'36"550	1'36"875	1'37"725	1'37"382	1'37"346	1'38"883	
36	1'36"314	1'37"856	1'36"787	1'37"681	1'37"361	1'36"969	1'37"718	1'37"032	1'36"880	1'37"048	1'36"573	1'36"309	1'36"441	1'36"748	1'37"522	1'37"286	1'37"207	1'37"312	1'38"270	
37	P 2'06"223	1'37"536	1'36"621	1'37"194	1'37"198	1'37"002	1'37"442	1'36"854	1'36"884	1'36"923	1'36"463	1'36"140	1'36"457	1'36"472	1'37"193	1'37"032	1'37"374	1'37"171	1'37"946	
38	1'41"372	1'37"053	1'36"572	P 2'07"261	P 2'07"002	1'36"941	P 2'09"159	1'36"906	1'36"741	1'36"911	1'36"485	1'36"509	1'36"425	1'36"372	1'36"769	1'36"094	1'37"306	1'37"017	1'37"486	
39	1'37"093	1'36"384	1'36"770	1'40"821	1'43"162	1'36"905	1'41"816	1'37"352	1'36"817	1'36"732	1'36"635	1'36"727	1'36"453	1'36"698	1'36"961	1'36"073	P 2'06"824	P 2'09"313	1'37"498	
40	1'37"140	1'36"148	1'36"535	1'37"216	1'38"107	1'36"902	1'37"794	1'37"202	1'37"073	1'36"764	1'36"468	1'36"526	1'36"596	1'36"733	1'37"095	1'35"828	1'41"645	1'41"858	1'37"855	
41	1'37"379	1'36"004	1'36"883	1'37"199	1'37"723	1'36"864	1'37"885	1'36"912	1'36"911	1'36"885	1'36"545	1'37"027	1'36"497	1'36"544	1'37"176	1'35"998	1'37"838	1'37"772	1'37"603	
42	1'37"180	P 2'05"762	1'36"847	1'37"125	1'37"601	1'38"129	1'39"117	1'37"247	1'37"209	1'37"051	1'36"435	1'37"032	1'36"349	1'36"594	1'36"944	**1'35"394**	1'37"811	1'37"641	1'37"353	
43	1'37"147	1'40"988	1'36"539	1'37"001	1'37"476	1'38"008	1'39"401	**1'36"735**	1'37"030	1'37"114	1'36"304	1'36"988	1'36"363	1'36"473	**1'35"926**	1'35"528	1'37"829	1'37"500	1'37"651	
44	1'37"079	1'36"085	1'37"190	1'37"228	1'37"387	1'36"825	1'39"593	1'36"925	1'36"983	1'36"880	1'36"173	1'36"992	1'36"591	1'36"997	1'35"997	1'35"610	1'38"046	1'38"320	1'37"869	
45	1'37"246	1'36"628	1'36"854	1'38"111	1'37"720	1'36"497	1'38"943	1'37"162	1'36"866	1'36"965	1'36"368	1'37"136	1'36"043	1'36"905	1'36"206	1'36"686	1'38"154	1'37"875	1'37"834	
46	1'37"261	1'36"725	1'36"821	1'38"097	1'37"571	1'36"472	1'38"307	1'37"424	1'37"096	1'37"182	1'36"897	1'37"090	1'36"543	1'37"119	1'36"334	1'36"320	1'37"868	1'39"078	1'37"634	
47	1'37"202	1'36"740	1'37"063	1'38"045	1'37"292	1'36"520	1'37"779	1'37"497	1'37"713	1'37"490	1'37"226	1'37"361	1'37"017	1'37"135	1'36"579	1'36"845	1'38"234	1'38"251	1'38"090	
48	1'37"327	1'36"821	1'36"626	1'38"030	1'37"319	1'36"411	1'37"898	1'37"893	1'37"537	1'37"617	1'37"429	1'37"466	1'37"257	1'37"714	1'36"457	1'36"927	1'39"238	1'38"356	1'38"022	
49	1'37"691	1'37"051	1'36"818	1'37"846	1'37"510	1'36"390	1'37"697	1'37"906	1'37"847	1'37"797	1'37"426	1'37"746	1'37"882	1'38"404	1'36"125	1'36"226	1'38"592	1'38"169	1'37"707	
50	1'37"981	1'37"059	1'37"368	1'38"053	1'37"499	1'36"391	1'37"906	1'37"428	1'37"759	1'37"754	1'36"937	1'37"883	1'36"969	1'39"036	1'36"224	1'35"807	1'38"208	1'38"279	1'37"530	
51	1'38"178	1'36"651	1'37"645	1'38"086	1'37"569	1'36"804	1'37"873	1'38"110	1'37"620	1'37"850	1'37"398	1'38"768	1'37"843	1'38"229	P 2'03"948	1'35"851	1'38"600	1'38"276	1'38"471	

※レースは52周の予定だったが、スタートやり直しにより51周とした。※No.19の51周目は識別上ソフトタイヤ装着となっているが、実際はピットイン後にミディアムタイヤへ交換してコントロールラインを通過し、チェッカーを受けている。

は



K.Kobayashi

データで読み解く

GT FUJI 500MILE

GT500編

第5戦 富士

あの日、本当に速かったのは誰なのか？

3車の本当の実力	セクターベストをつないだら見えてきた
予選最速ドライバー	じつはQ1敗退したあのドライバー
決勝最強ドライバー	見事な仕事ぶりが一目瞭然
直線伸び率	中間速度を計測して分かった各車の直線性能
ウイング角	リヤウイングが一番立っているマシンは……
アウトラップ最速ドライバー	あの男はいきなり速い

スーパーGTはシリーズ中盤になると
速いマシンはウエイトを積み、燃リスを絞られて中団に埋もれていく
そのため本当に速いマシン、ドライバーがぼやけていく
長丁場のレースになればピット回数も多く、さらにそれが助長される
そこで第5戦富士のさまざまなデータを元に
最速マシンや最速ドライバーを明らかにしてみた

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
石橋道尚（Michinao Ishibashi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）

3車の本当の実力

GT-Rの相性の良さは相変わらず。NSXが苦手を克服しつつある?

マシンの性能比較の手法として常識化しているのは、予選のセクターベストを号車問わず繋げてみることだ。タイヤの温まりを含めてそのパッケージでの最大限の性能が読める。その結果、直線主体のセクター１はLC500が優勢で、高速コーナーがメインのセクター２ではGT-Rが速く、低速テクニカル区間のセクター３はGT-Rが最速となった。セクターベストをつないだトータルタイムは、GT-R、LC500、NSXの順だ。５月開催の第２戦時はセクター１と２でNSXが最速で、セクター３はGT-Rだった。また、トータルでは最速1'26"804のGT-Rに対し、最も遅いNSXは1'27"258で、その差は0.454。今回は、各車の順位はそのままだが、その差は0.327に縮まった。一見、NSXがGT-Rとの差を詰めているようにも見えるが、GT-Rはウエイトを充分積んだ２台がタイムを出し、なおかつエンジンは２基目を入れていないため、NSXが速くなったとは言い難い。

Sector 1

#19	22"088
#17	22"103
#23	22"136





Sector 3

#23	38"883
#19	39"106
#17	39"178





あの日、本当に速かったのは誰なのか?

Sector 2

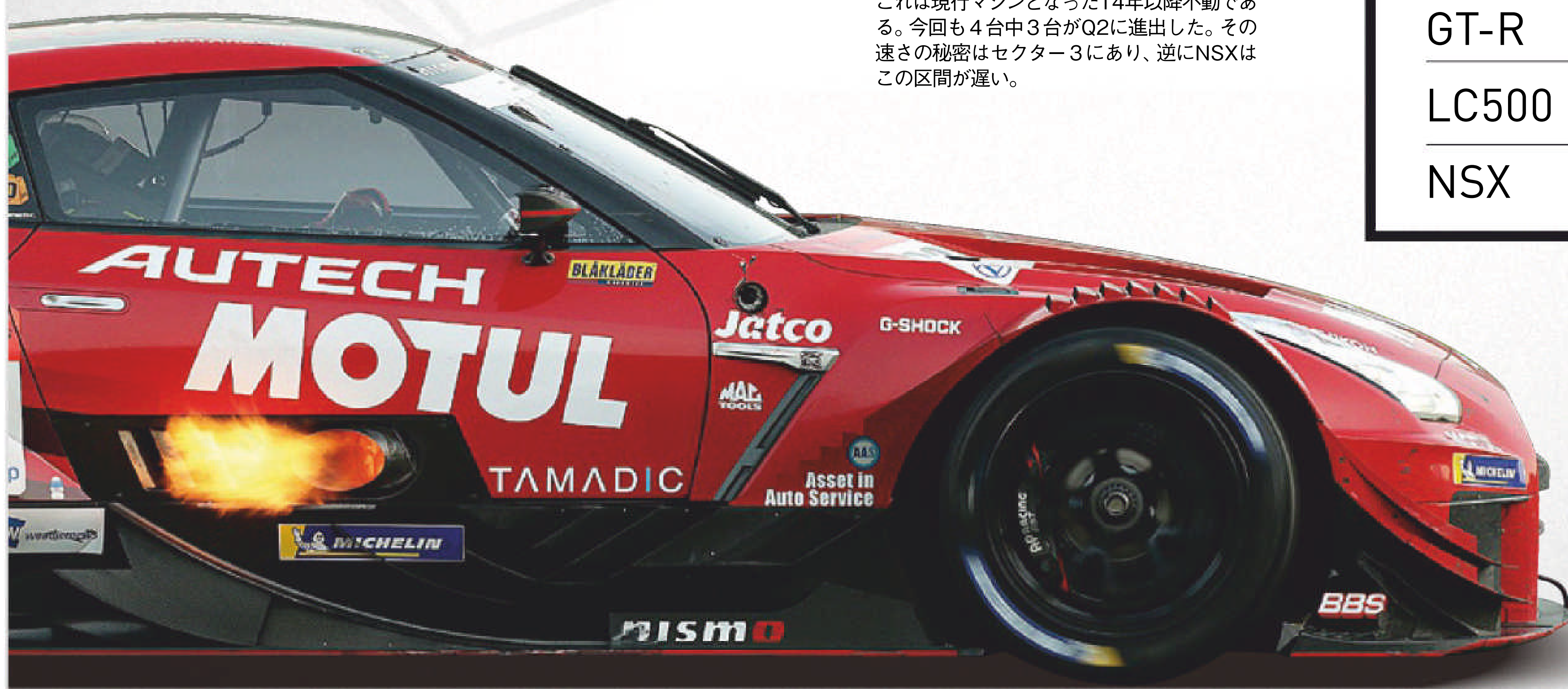
#3	27"381
#19	27"404
#64	27"446





Total Time

GT-R	1'28"400
LC500	1'28"598
NSX	1'28"727



GT-Rと富士との相性の良さは相変わらずで、これは現行マシンとなった14年以降不動である。今回も４台中３台がQ2に進出した。その速さの秘密はセクター３にあり、逆にNSXはこの区間が遅い。

S.Kusakai

予選最速ドライバー

ウエイト／燃リスを考慮すれば、ヤマケン最速！

Q1 結果

Pos	No	Driver	WH	燃リス	Time
1	23	松田次生	49		1'28"904
2	3	フレデリック・マコヴィッキ	32		1'28"942
3	19	坪井 翔	35		1'29"034
4	38	石浦宏明	44	1	1'29"282
5	64	牧野任祐	5		1'29"287
6	36	中嶋一貴	48		1'29"342
7	24	高星明誠	28		1'29"381
8	17	ベルトラン・バゲット	12		1'29"409
9	16	中嶋大祐	4		1'29"422
10	1	山本尚貴	22		1'29"428
11	6	山下健太	36	2	1'29"582
12	12	佐々木大樹	19		1'29"750
13	39	中山雄一	40		1'29"780
14	37	平川 亮	34	2	1'29"861
15	8	伊沢拓也	40		1'30"162

Q1 仮想順位

Pos	No	Driver	Time
1	6	山下健太	1'27"932
2	37	平川 亮	1'28"237
3	23	松田次生	1'28"267
4	38	石浦宏明	1'28"340
5	3	フレデリック・マコヴィッキ	1'28"526
6	19	坪井 翔	1'28"579
7	36	中嶋一貴	1'28"718
8	24	高星明誠	1'29"017
9	1	山本尚貴	1'29"142
10	64	牧野任祐	1'29"222
11	17	ベルトラン・バゲット	1'29"253
12	39	中山雄一	1'29"260
13	16	中嶋大祐	1'29"370
14	12	佐々木大樹	1'29"503
15	8	伊沢拓也	1'29"642

Q2 結果

Pos	No	Driver	WH	燃リス	Time
1	23	ロニー・クインタレッリ	49		1'28"519
2	3	平手晃平	32		1'28"649
3	19	国本雄資	35		1'28"845
4	38	立川祐路	44	1	1'29"156
5	36	関口雄飛	48		1'29"293
6	24	ヤン・マーデンボロー	28		1'29"335
7	64	ナレイン・カーティケヤン	5		1'31"673
8	17	塚越広大	12		–

Q2 仮想順位

Pos	No	Driver	Time
1	23	ロニー・クインタレッリ	1'27"882
2	38	立川祐路	1'28"214
3	3	平手晃平	1'28"233
4	19	国本雄資	1'28"390
5	36	関口雄飛	1'28"669
6	24	ヤン・マーデンボロー	1'28"971
7	64	ナレイン・カーティケヤン	1'31"608
8	17	塚越広大	–

「もしも全車ノーウエイトだったら」「もしも全車燃リスが絞られていなかったら」第５戦の予選結果はどうなっていたのだろうか。その仮想順位をまとめたのが右上の表だ（上左が現実のリザルトで、欄中のWHは実際に搭載する分）。GT500マシンはウエイトエフェクトがある程度決まっているが、本誌で集めたその情報を元に、やや乱暴ではあるが３メーカーで同じ数値として計算してみた。実際にはその数値は車種ごとに違うのだが、あえて３車ともウエイト10kgにつき0.13秒、燃リス１ランクにつき0.37秒ダウンとした。この係数を当てはめてみると、なんとQ1落ちした山下健太の速さが浮かび上がってきた。タイム自体はQ2トップのロニー・クインタレッリの方が上だが、Q2の路面は総じてグリップが高くなる傾向にあるので、山下はPPと同等の速さがあったことが分かる。また、Q1ブービーの平川亮もじつはしっかり仕事をしていたことが判明した。

N.Mitsuhashi



ウエイトは加減速と旋回スピードに影響がある。またタイヤへの負担も大きく、とくにロングランでは確実にきく。



「ヤマケンは、今のレクサスドライバーのなかではトップクラス」と語る関係者もいる。速さだけでなく器用さも持ち、相棒の好みのセットに順応できる。また決勝での競り合いにも強く、チームにとっても頼もしい存在だ。

T.Moriyama

決勝最強
ドライバー

仕事人は坪井。接触がなければau優勝だった？

ドライバーの仕事は、与えられたスティントをトータルで速く走ることだ。１ラップだけ最速でも意味はない。そこで各スティントごとの平均ラップをグラフ化してみた。スタート担当はピットアウトがなく、最終スティント担当はピットインがないので、すべてイン／アウトラップは除いている。またSCラン中のタイムも除外し、純粋なレーシングスピードでの平均を出した。

なお、スタート時は予選使用タイヤ義務付けで必ずしもコンディションに合致したものではなかったりするので、第１スティント担当はペースは遅くなりがち。また、バトル時もペースが落ちやすい。

そんななか、ウェッズスポーツLC500の坪井翔の速さが光る。スティントを細かく刻む戦略のせいもあるとは言え、レクサス勢のなかでもほぼトップだ。最終的なリザルトは９位だが、仕事は充分に果たしたと言えるだろう。ホンダではベルトラン・バゲット（第４スティント）、牧野任祐（第１スティント）が、軽さもあるが健闘している。ケーヒンNSXは、ピットスタートでなければ、おそらくレイブリックNSXより前でゴールしていたと思われる。ニッサンはロニー・クインタレッリがさすがの走りを見せた。



T.Ogasawara

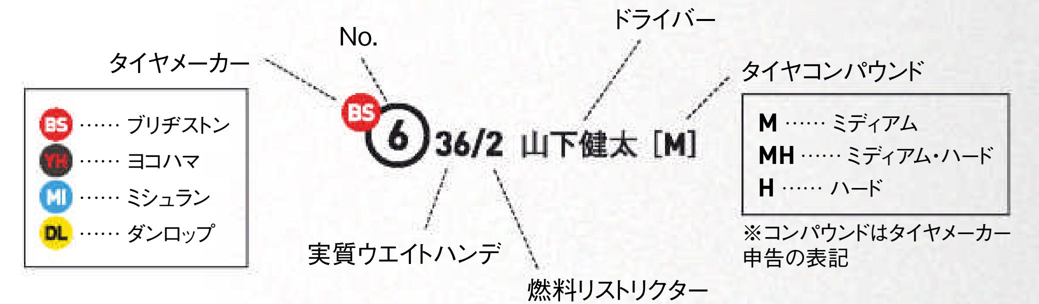
坪井のGT500初ドライブは、昨年第２戦富士でのスポット参戦。そのときは周囲の心配をよそにトップを快走してみせ、今季のレギュラーシートにつなげている。その非凡さは、今回のレースでも発揮されていた。

M.Kamio



ワコースの優勝の決め手は、３回目のピットのタイミングの絶妙さにあるが、あのときauはその直前を走っており、auもまたピットインする予定だった。つまり接触がなければau対ワコースの対決になるはずだった。

あの日、本当に速かったのは誰なのか？



LEXUS

スティント毎の平均タイム比較

SC　SC

Average Time　1'32"5　1'33"0　1'33"5　1'34"0

YH 19 35/- 坪井翔［M］ → 坪井翔［MH］ → 坪井翔［MH］ → 国本雄資［M］ → 坪井翔［M］

BS 38 44/1 立川祐路［M］ → 石浦宏明［H］ → 国本雄資［MH］ → 大嶋和也［H］ → 国本雄資［M］

BS 6 36/2 山下健太［H］ → 大嶋和也［H］ → 山下健太［H］ → 大嶋和也［H］ → 山下健太［H］

BS 36 48/- 中嶋一貴［M］ → 関口雄飛［M］ → 中嶋一貴［M］

BS 39 40/- ヘイキ・コバライネン［M］ → 中山雄一［H］

BS 37 34/2 ニック・キャシディ［H］ → 平川亮［H］ → ニック・キャシディ［H］ → 平川亮［M］ → ニック・キャシディ［M］

Start　50　100　150　175
Laps

a #36一貴とバトルを展開したため、お互いに本来はもっとペースが良かった可能性あり　**b** タイヤのスペックをHに替え、コンディションにマッチ。レクサス勢最速。マシンの仕上がりは良く、クラッシュがなければ#36とともに上位争いができたはず　**c** 第２スティントの平川がピット前にSCにつかまってしまうというアンラッキー。その調整のためにキャシディは少ない給油でのショートスティントに。その分ペースも速くなった　**d** ２回目のSC以降大きなマージンを得たので、リスクを侵さない走りに徹したことが伺える

HONDA

スティント毎の平均タイム比較

a牧野のペースがホンダ勢最速。７番手スタートから４台抜きを演じる。カーティケヤンのペースが良ければ、好結果が期待できた　**b**28周というショートスティントだけあってハイペース。全ドライバー中最速。NSXのなかでケーヒンはもっとも調子が良く、２位のレイブリックよりも３スティントで上回っており、ピットスタートがとにかく残念　**c**#23ロニーとバトル。単独走行ならもう少しペースは良かったはず　**d** NSXは他車に比べてウエイト感度が大きいのか、陣営中もっとも重い#8は総じてタイムが悪かった



NISSAN

スティント毎の平均タイム比較



aPPスタートでクリーンエアのなか快調に飛ばす　**b**#23次生を抜いてトップに　**c**ダンロップコーナーで荒れた路面に乗ってややオーバーラン。そのすきに#3平手に先行を許す　**d**火災発生でストレートにマシンを止める。２回目のSCに　**e**他車と接触。常に#23と同レベルの速さを見せていただけに残念。終盤はブレーキトラブルでリタイア　**f**#1山本とバトル。単独走行ならもうすこしタイムは良かったかも

直線伸び率
ドラッグが少なく、エンドで伸びるのはLC500

ストレートスピード

Pos	No.	Machine	Tyre	実WH	燃リス	中間速度	最高速度	伸び
1	36	au TOM'S LC500	BS	48		255	300	45
2	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	BS	40		251	296	45
3	17	KEIHIN NSX-GT	BS	12		258	300	42
4	23	MOTUL AUTECH GT-R	MI	49		256	298	42
5	12	カルソニック IMPUL GT-R	BS	19		257	298	41
6	38	ZENT CERUMO LC500	BS	44	1	256	297	41
7	19	WedsSport ADVAN LC500	YH	35		255	296	41
8	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	MI	32		255	296	41
9	64	Modulo Epson NSX-GT	DL	5		258	298	40
10	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	YH	28		255	295	40
11	6	WAKO'S 4CR LC500	BS	36	2	252	292	40
12	1	RAYBRIG NSX-GT	BS	22		257	295	38
13	8	ARTA NSX-GT	BS	40		257	294	37
14	37	KeePer TOM'S LC500	BS	34	2	252	289	37
15	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	YH	4		255	291	36

富士はストレートスピードがひとつのカギとなるが、直線の途中からエンドまでの「伸び」も大事な要素だ。伸びが大きいマシンはドラッグが少なかったり、エンジンが高出力だったり、またレーキ角も後ろ下がりのセットだったりと、さまざまな要素が絡んでくる。

今回からLC500、NSXがエンジン２基目を投入したため優位に立つと思われたが、若干その予想とはズレる結果となった。というのも、伸び、最高速ともにトップのau LC500は１基目の仕様だからだ。第２戦でブローしたため第３戦で２基目を投入し、今回３基目は搭載せずそのまま使用しているのだ。つまり、エンジン面よりも空力やセットの影響で速度が乗ったと考えられる。車種別で見れば、中間まではNSXが速いが、やがて頭打ちとなり、エンドでライバルに追いつかれるという印象だ。レクサスは、ZENT、ワコーズ、キーパーが燃リスダウンなので、本来はもっと上位にくるはず。


M.Takato



N.Mitsuhashi

中間速度はピットロード入口付近で、編集部による計測。最高速は公式データのもの（ともに予選時のもの）。採用したのはそれぞれのベストであり、それは必ずしも同じタイミングではない。チームは「狙ったわけではない」が、いつも直線が速いマシンはある。今季のNSXで言えば、ケーヒンがそれにあたる。気温が高い第５戦はエンジンパワーが出ないこともあり、第２戦時よりも失速する傾向だ。

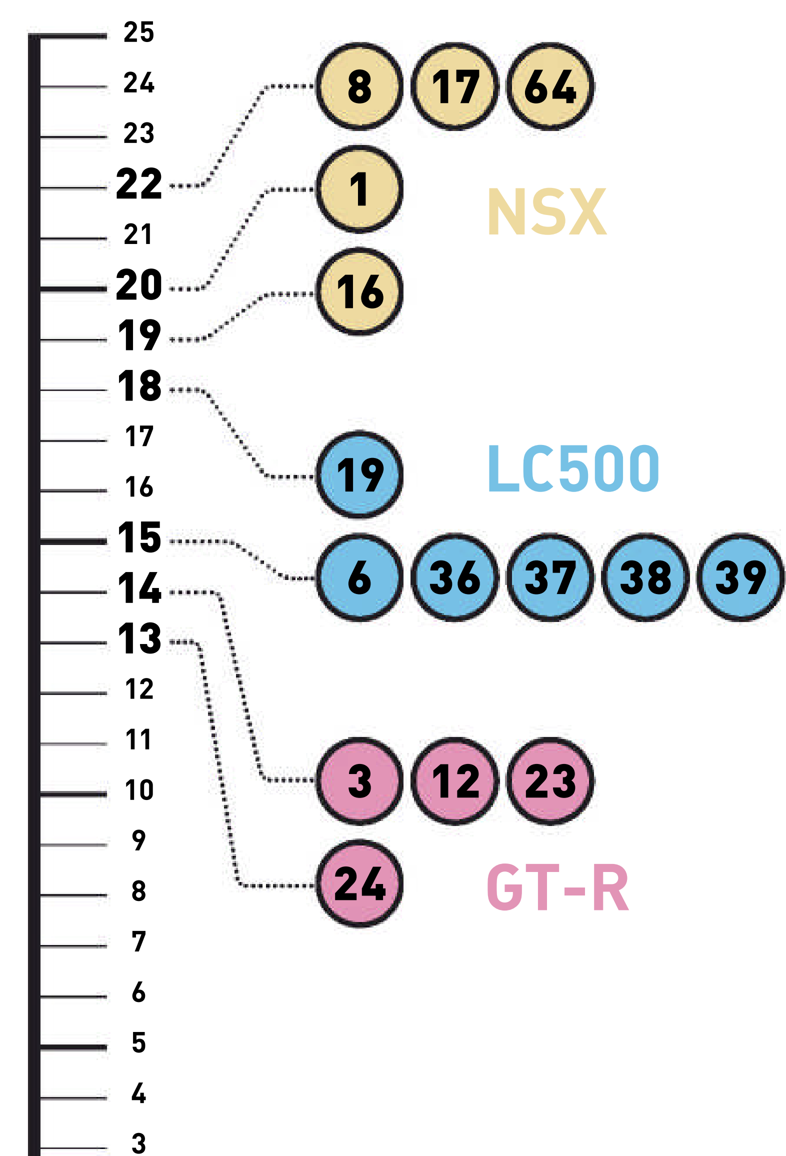

K.Kobayashi

ウイング角
一番立っているのは今年もNSX

決勝直前のグリッド上で、リヤウイングの角度をチェックしてみたところ右のようになった（上にいくほど角度がついている）。本誌では昨年５月開催の第２戦でも計測しているが、そのときもNSX、LC500、GT-Rの順に立っており、その傾向は続いている。同じ車種同士ではほぼ近い位置にいるのだが、そのなかでもヨコハマ装着車はタイヤが原因なのか、主流派とは少し違うポジションのよう。なお、ウイング角は、レーキ角や足の硬さ、さらにはタイヤのたわみなどにも関係するので、それだけですべてを語れるわけではなく、「立っているからエンジンはハイパワー」とは言えない。それでも「一番出力が出ているのはNSX」と囁かれているが。


N.Mitsuhashi

リヤウイングとステーは共通パーツなので３車同じ。ウイング前端を支点にして、後方の高さを上下させることで角度の変更が可能だ。目盛りは25刻みとなっている。



アウトラップ
最速ドライバー

「自信あり」のキャシディが安定して速い

決勝アウトラップ上位20位

Pos	No	Driver	Tyre	Tyre Spec	Stint	Time
1	17	B.バゲット	BS	H	4	2'46"365
2	37	N.キャシディ	BS	M	5	2'46"375
3	16	中嶋大祐	YH	M	2	2'46"457
4	37	N.キャシディ	BS	H	3	2'46"799
5	23	R.クインタレッリ	MI	S	5	2'49"901
6	19	国本雄資	YH	M	5	2'52"257
7	19	国本雄資	YH	MH	3	2'53"148
8	8	伊沢拓也	BS	M	5	2'53"484
9	12	佐々木大樹	BS	H	5	2'53"649
10	19	坪井翔	YH	MH	2	2'53"885
11	1	山本尚貴	BS	M	5	2'54"035
12	1	J.バトン	BS	H	4	2'54"305
13	38	石浦宏明	BS	H	2	2'55"180
14	19	坪井翔	YH	M	6	2'55"874
15	8	野尻智紀	BS	H	4	2'56"492
16	64	牧野任祐	DL	M	5	2'57"311
17	8	野尻智紀	BS	H	2	2'57"617
18	19	坪井翔	YH	MH	4	2'57"660
19	23	R.クインタレッリ	MI	M	3	2'57"984
20	8	伊沢拓也	BS	H	3	2'58"274

左の表はアウトラップの速い順に上位20位までをまとめたもの。アウトラップはタイヤのグリップが低い状態で、かつ体も戦闘モードではないところからいきなり全開にするので、ドライバーのスキルが問われる瞬間だ。ただしピット停止時間も含むものなので、厳密にはドライバーだけの能力ではない。また、タイヤの特性や他車が近くにいるか否かの運、さらにはライバルとの駆け引き上、あえて給油時間を削るなど戦略面も絡む。

ウエイトが軽いマシンが有利ななか、特筆すべきはニック・キャシディの速さだろう。第3、5スティントで異なるスペックで上位タイムをマークしている。燃リス2ランクダウンでこのタイムはお見事。また、タイヤメーカー別では、これまで温まりはBSが苦手とする分野だったが、この結果を見る限りでは課題は克服されているようにも見える。ヨコハマはショートスティントでつなぐ戦略のため、ウォームアップ性能は未知数。

T.Moriyama



第3戦鈴鹿で、キャシディは「アウトラップでのタイヤの温めに自信がある。後半をやらせてくれ」とチームに進言したという。今回の結果は、それを裏付けるものとなった。

**あの富士で速かったのは、ワコーズだけではなく
500マイルの随所に隠れた仕事人がいた**

あの日、本当に速かったのは誰なのか？

N.Mitsuhashi

中間加速

なく裏番長!?

約1.4kmの長いストレートを持つ富士では
最高速に勝るマシンが有利とされている
実際、これまでにポールポジションと優勝をつかんできた多くが
"直線番長"であり、公式に発表される最高速を見て
「○○○km/hオーバー、すごい!」と盛り上がる
しかし、イマドキのGT300は公にはされない
"中間加速"が決め手なのだと聞く
表と裏、どちらの番長が真の富士最強マシンなのか
検証してみたい

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

1 ……順位

最高速度(平均)	伸び速度	Tire	WH	予選	決勝
15 266.8km/h	29 39.7km/h	YH	0kg	3	27
20 265.7km/h	28 40.2km/h	YH	54kg	6	7
3 271.1km/h	16 46.2km/h	YH	12kg	8	3
1 271.6km/h	10 47.1km/h	BS	11kg	1	2
25 264.7km/h	27 40.3km/h	YH	42kg	5	14
6 270.5km/h	14 46.5km/h	YH	0kg	29	24
9 268.8km/h	22 45.1km/h	YH	0kg	17	25
4 271.0km/h	7 47.5km/h	BS	61kg	11	6
7 270.2km/h	13 46.7km/h	YH	32kg	2	26
5 270.8km/h	8 47.4km/h	YH	0kg	10	11
15 266.8km/h	25 43.5km/h	YH	12kg	14	13
12 267.5km/h	21 45.3km/h	BS	0kg	26	18
17 266.6km/h	23 44.6km/h	YH	35kg	15	5
23 264.9km/h	26 43.4km/h	YH	18kg	7	16
18 266.5km/h	20 45.5km/h	YH	0kg	18	19
11 267.7km/h	12 46.9km/h	YH	0kg	16	4
18 266.5km/h	19 45.8km/h	YH	0kg	24	12
2 271.5km/h	1 51.2km/h	YH	30kg	21	17
28 264.3km/h	24 44.0km/h	YH	0kg	28	23
10 267.8km/h	6 47.6km/h	YH	8kg	13	1
8 270.1km/h	2 50.1km/h	BS	39kg	12	R
21 265.4km/h	17 46.1km/h	BS	60kg	25	15
23 264.9km/h	18 45.9km/h	DL	50kg	20	9
21 265.4km/h	8 47.4km/h	DL	10kg	27	22
12 267.5km/h	3 49.6km/h	YH	29kg	9	8
25 264.7km/h	11 47.0km/h	YH	0kg	19	20
14 267.0km/h	4 49.5km/h	DL	30kg	4	10
27 264.5km/h	5 48.0km/h	YH	0kg	22	21
29 262.8km/h	15 46.3km/h	YH	0kg	23	R

252 254 256 258 260 262 264 266 268 270 272

GT300では、2011年にBMW Z4がFIA-GT3車両として初めてタイトルを獲得すると、GT3を使うチームの増大に拍車がかかった。今季に至っては29台中22台がGT3だ。11年以降の8年間で、チャンピオンになること6回。今季のタイトル争いも、現時点でのトップ6をGT3が占めている。

GT3最大の強みは大排気量のエンジンだ。純レーシングカーであるJAF-GTやマザーシャシー（MC）は、軽さを武器としたコーナリングマシンであり、ドライバーのスキルが求められる。一方のGT3は基本としてジェントルマンドライバーを対象としており、コーナリングスピードはそこそこ、エンジンパワーでタイムを稼ぐというのが根底にある。いわゆる"直線番長"的な特性だ。それゆえにロングストレートを有する富士で、その強みを存分に発揮してきた。特に最高速では大排気量かつターボエンジンのGT3が猛威を振るい、11年以降の富士で開催された18レースにおいて、GT3の優勝は15回、ポールポジション（PP）は10回獲得している。

しかし今季、最高速ランキングに異変が起きた。第2戦ではADVICSマッハ車検MC86マッハ号（5号車）、第5戦では埼玉トヨペットGBマークX MC（52号車）が最高速トップを記録。これにはいくつかの理由がある。GT3は空力パーツでセッティングできるのがリヤウイングの角度のみであるのに対し、MCとJAF-GTはロードラッグ仕様の空力パーツが使えるためエンド（最高速）が伸びる。また、近年のGT3はダウンフォースをつける傾向にあり、そのぶんドラッグも増えている。さらにコーナリングスピードが増したぶんは、BoP（性能調整）によってエンジンパワーを抑えられてしまう。

それでもGT3が決勝で強いのは、大排気量エンジンやターボによる過給が生みだす加速性能の高さにある。最高速で後れを取っても、たとえば前を走っているとき、最終コーナーの立ち上がりで後続車を引き離せれば、スリップに入らせないことができる。逆に後ろを走っているときには、立ち上がり加速の良さで前走車のスリップに入り、1コーナーの進入で勝負できる。

K.Kobayashi



富士最強マシンは
直線番長じゃ

最高速

No.	Car	Model	中間速度(平均)
360	RUNUP RIVAUX GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	1 227.1km/h
56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	2 225.5km/h
34	Modulo KENWOOD NSX GT3	Honda NSX GT3	3 224.9km/h
52	埼玉トヨペット GB マークX MC	TOYOTA MARK X MC	4 224.5km/h
10	GAINER TANAX triple a GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	5 224.4km/h
48	植毛GO&FUN GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	6 224.0km/h
30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	7 223.7km/h
55	ARTA NSX GT3	Honda NSX GT3	8 223.5km/h
25	HOPPY 86 MC	TOYOTA 86 MC	8 223.5km/h
7	D'station Vantage GT3	Aston Martin Vantage GT3	10 223.4km/h
21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	Audi R8 LMS	11 223.3km/h
31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	12 222.2km/h
88	マネパ ランボルギーニ GT3	Lamborghini HURACAN GT3	13 222.0km/h
33	エヴァRT初号機 X Works GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	14 221.5km/h
9	PACIFIC MIRAI AKARI NAC PORSCHE	PORSCHE 911 GT3 R	15 221.0km/h
18	UPGARAGE NSX GT3	Honda NSX GT3	16 220.8km/h
2	シンティアム・アップル・ロータス	LOTUS EVORA MC	17 220.7km/h
5	ADVICS マッハ車検 MC86 マッハ号	TOYOTA 86 MC	18 220.3km/h
22	アールキューズ AMG GT3	Mercedes AMG GT3	18 220.3km/h
87	T-DASH ランボルギーニ GT3	Lamborghini HURACAN GT3	20 220.2km/h
65	LEON PYRAMID AMG	Mercedes AMG GT3	21 220.0km/h
96	K-tunes RC F GT3	LEXUS RC F GT3	22 219.3km/h
11	GAINER TANAX GT-R	NISSAN GT-R NISMO GT3	23 219.0km/h
60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	LEXUS RC F GT3	24 218.0km/h
4	グッドスマイル 初音ミク AMG	Mercedes AMG GT3	25 217.9km/h
35	arto RC F GT3	LEXUS RC F GT3	26 217.7km/h
61	SUBARU BRZ R&D SPORT	SUBARU BRZ GT300	27 217.5km/h
50	ARNAGE AMG GT3	Mercedes AMG GT3	28 216.5km/h
720	McLaren 720S	McLaren 720S GT3	28 216.5km/h

216 218 220 222 224 226 228 230 232 234 236 238 240 242 244 246 248 250

中間速度は予選中のピットロード入り口付近を通過するときに、手持ちのスピードガンで計測。最高速度は公式発表されたもので、どちらもアタック周の平均で算出した。2015年に同様の計測をしたときには、中間速度も最高速度もGT-R GT3が上位を占め、MCは下位に沈んでいた。しかし今年、MCはいずれでも上位につけている。ただし、MCの数値が大きく上がったというわけではなく、GT3がコーナリング性能に振った仕様となったことで特性が近づいた、というのが実情のようだ。「最強エンジン」との呼び声高いGT-R GT3は、「タイヤを外してセクター３が遅かった（＝加速が悪かった）」という11号車を除き、上位に並ぶ。その一方で最高速が伸びていないのは、18モデルがダウンフォース強め＝ドラッグ増になったことが理由（48号車のみ15モデル）。逆に中間速度から最高速度までの伸び速度が高い車両は、レスダウンフォース仕様＝ドラッグ減にしているためだ。決勝ではトラブルやアクシデント、ピット戦略などの関与も大きいため一概には言えないが、レースの展開と内容を見ると中間速度に優れる車両が強かった。富士最強マシンの本質は、そこにあると言えるだろう。

コーナリングマシンのMCやJAF-GTは、単独で走れる予選では速いが、決勝になると抜かれてしまうケースが多かったのは、そのためだ。

ところが、加速性能においても異変が生じていた。車両による加速性能を判断するべく、予選中にピットロードの入り口付近で中間速度を計測。上位には「エンジンパフォーマンスなら最強」と称されるGT-R GT3、ターボエンジンをミッドシップに積みトラクション性能にも優れたNSX GT3が並ぶなか、MCの52号車が4番手に割って入ったのだ。中間速度トップ10には、JAF-GTであるトヨタGRスポーツ プリウスPHV apr GT（30号車）、MCのホッピー86 MC（25号車）もランクイン。GT3は1種類のギヤレシオしか使えないが、MCやJAF-GTはコースに応じてギヤレシオを変えられることも、この結果に影響しているのだろう。

決勝ではMCやJAF-GTがホームストレートでGT3に並びかけ、1コーナーの進入で抜き去るシーンも数回あった。巧みな戦略でT-DASHランボルギーニ GT3（87号車）が優勝を手にしたが、PPを獲得し、決勝でもコース上を支配し続けていたのは52号車だった。そして、ファステストラップは25号車が刻んでいる。これまで、MCは富士を苦手としてきた。実際、MCは富士で勝ったことがない。しかし、最高速だけでなく中間速度でも上位につけられるようになったいま、MCもまた、「富士最強マシン」の1台に加わったと言えるのかもしれない。

A.Sakurai

サマーブレイク中に衝撃の交代劇

ガスリー降格とアルボン起用の真意

レッドブルが抱える人員問題

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT

レッドブルは日本時間12日夜、「アレクサンダー・アルボンを抜擢し、ピエール・ガスリーをトロロッソに復帰させる」ことを発表した。「マックス・フェルスタッペンの2020年からのチームメイトとしてふさわしい才能かどうかを、今季残り9戦で見極める」としていることから、とりあえずの契約期間は次戦ベルギーGPから最終戦までということのようだ。

夏休み前最後のレースだったハンガリーGPでチームは「ガスリーの更迭はない」と、断言していた。それからわずか1週間後に、前言を翻したことになる。チーム発表ではまるでそれについての言い訳のように、「レッドブルは契約下にある4人のドライバーを、自由に動かせる立場にある」と、記していた。

今季のガスリーが、レッドブルの期待を大きく裏切ったことはたしかである。冬のバルセロナテストで新車をクラッシュさせてマシン開発を停滞させ、開幕後もまったく結果を出せずにここまで来た。前半12戦を終えた時点で、自己ベストは4位。チームメイトのマックス・フェルスタッペンに、ほぼ3倍のポイント差を付けられていた。

なかでも残酷なほど明暗が分かれたのは、前戦ハンガリーGPだ。予選は初ポールポジションを獲得したフェルスタッペンに、コンマ8秒もの大差をつけられての6番グリッド。レースでもフェルスタッペンが異次元の速さでルイス・ハミルトンと優勝争いを繰り広げる間、ガスリーはマクラーレンのカルロス・サインツを最後まで抜きあぐね、周回遅れの6位に終わっている。

「2日目から突然遅くなった。チームとじっくり（原因を）話し合わないと」というレース後のコメントも、ドライバー人事の決定権を握るヘルムート・マルコ博士の逆鱗に触れたと思われる。ドライバーの言い訳やチームへの責任転嫁を、マルコ博士は何より嫌う人だからだ。

言い換えればレース結果もさることながら、もしかするとガスリーの言い訳を聞いて「もうこれ以上の伸び代は期待できない」と、判断したのかもしれない。

とはいえ若い才能を取っ換え引っ換えして、フェルスタッペンのチームメイトを探している今のレッドブルのドライバー人事が、かなりせっぱ詰まっていることもたしかである。そんな状況に陥った一番の理由は、言うまでもなくダニエル・リカルドの突然の離脱だろう。

ホンダのワークス供給を確保した今季のレッドブルは、ドライバーラインアップが「フェルスタッペン／リカルド」の盤石の態勢で行くことに何の疑いも持っていなかった。ところがリカルドは昨年夏、まさかのルノー移籍を決断する。そのためチームは急きょ、ガスリーを抜擢することにした。

じつはそのとき、サインツをルノーから



LAT



Rd.12 ハンガリー リザルト

●8月4日(日)決勝　●4.381km×70周=306.630km　●天候:晴れ　●路面:ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド(予選)
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	70	3(3)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	70	1(1)
3	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	70	5(5)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	70	4(4)
5	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	69	8(8)
6	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	69	6(6)
7	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	69	10(10)
8	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	69	2(2)
9	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	69	7(7)
10	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	69	12(12)
11	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	69	16(17)
12	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	69	11(11)
13	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	69	14(15)
14	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	69	20(18)
15	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	68	13(13)
16	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	68	15(16)
17	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	68	18(19)
18	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	68	17(14)
19	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	67	19(20)
	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	49	9(9)

今シーズンの前半戦を締めくくるハンガリーGPでフェルスタッペンは自身初のPPを獲得。スタートも無事に決め、70周のレースのうち67周首位を守った。しかし、そのフェルスタッペン×RBに対して、本気を出してきたのが、メルセデス×ハミルトンである。多彩な戦略の幅と、ハミルトンの実力を見せつけたレースだった。フェルスタッペンが活躍を見せる一方で、ガスリーの結果はたしかに厳しい。マクラーレンにも先を行かれてしまっているのだ。

呼び戻す選択肢もあったが、最終的に選んだのは若く勢いのあるガスリーだった。「テストでレッドブルを走らせた際の速さが、決め手になった」と、のちにクリスチャン・ホーナー代表は述懐している。しかしガスリーはその期待に応えられず、結果的にレッドブル上層部の判断は間違っていたことになる。

アルボン起用の理由

ではなぜガスリーの後任に、予選でもレースでもアルボン以上の結果を出しているダニール・クビアトを選ばなかったのか。

冒頭に紹介したようにチームのリリースでは「2020年からのチームメイトとしてふさわしい才能かどうかを見極める」ために、残り9戦でアルボンを走らせるとしている。しかしもし途中で満足の行くパフォーマンスが見せられないようなら、クビアトに交代させる。その可能性も含めての、ドライバー人事と思われる。

いずれにしても今のレッドブルは、ドライバーに関する限りは完全にフェルスタッペンにおんぶに抱っこ状態である。だがフェルスタッペンひとりでは、フェラーリを追い落としてコンストラクターズ選手権2位に上がることも難しい。本音を言えばかつてレッドブルドライバーだったリカルドやサインツ、あるいはセバスチャン・ベッテルを、呼び戻したいところだろう。おそらく中期的にはその可能性も考えているはずだが、とりあえずは数少ない手持ちドライバーで、やりくりするしかない。

もちろんF1は実力の世界であり、結果を出せなければ降格は仕方がない。ドライバーたちもそれを充分承知のうえで、契約を交わしている。とはいえ今回のような突然の交代劇は、ドライバーを部品のひとつのように扱うレッドブルの考えが透けて見え、決して後味のいいものではない。

FOCUS on HONDA

真逆のベストコンビ

Text & Photo：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：Red Bull

F1のレース現場を統括する田辺豊治テクニカルディレクターは、同時にわれわれ報道関係者にホンダの戦いぶりをコメントしてくれるスポークスマンでもある。グランプリ週末は木曜日からレース当日の日曜日まで、必ず毎日囲み取材に応じてくれる。

他のエンジンメーカーのテクニカルディレクターたちは、ここまでの取材対応はしてくれない。その意味で僕らは、極めて恵まれた環境にある。

ただし田辺TDは、決してひと筋縄で行く人物ではない。パワーユニットは企業秘密の塊であり、性能や特性が推定できるようなはっきりした物言いは、できるだけ避けたいという気持ちはよく分かる。しかしその結果、あれはいったい何を言いたかったのかとあとで首をひねるコメントが少なくない。感情も極力表に出さずに、話し続ける。取材仲間の間ではこれを評して、「のれんに腕押し」ならぬ「田辺に腕押し」と、密かに呼んでいる。

一方、ホンダF1活動を統括する山本雅史マネージングディレクターは、対照的に何を質問しても明快に、そのまま記事になりそうなコメントをくれる。表情は分かりやすく、カメラを向けると絵になるポーズも取ってくれる。今年はあまり言わなくなったが、「正直ベースで言いますと」というのが口癖で、そのあとにはこちらが興味を示す情報を話してくれることが多い（本当に正直な話かどうかはともかく）。

ハンガリーGPでのレッドブル・ホンダ初PP獲得の際も、ふたりのそんな持ち味の違いがよく出ていた。



F1フル参戦5年目にして、自身初となるポールポジションを獲得したフェルスタッペン。2番手のバルテリ・ボッタスとの差はわずか0.018秒だった。惜しくもレースでは2位に甘んじることとなったが、マシンが持つ最大のパフォーマンスを見事引き出して見せた。

ホンダにとっては2006年以来、13年ぶりのポールポジション。今回の復帰後もずっとメルセデス、フェラーリにやられ続けて来たなかでのPP獲得だけに、田辺TDがうれしくないはずはない。なのにどうも、その結果を素直に喜んでいるようには見えなかった。たとえば、こんなコメント。

「パワーサーキットで負けると、パワーがないからだと言われ、低速コースで勝ってもあまり褒めてもらえない。前戦イギリスGPではマックスから、『ターボラグが出ていなければ、ポールが獲れてた』と言われましたしね」

これまで散々、ホンダ製パワーユニットの出来の悪さを批判されてきたことが、すっかりトラウマになっているかのような口ぶりなのだ。

そんな「田辺に腕押し」に難渋しているところに、山本MDがとおりかかった。僕たちはすぐに感想を聞くと、期待したように「ここでのPPは本当にうれしいですね。ハンガリーはかつてジェンソン・バトンがホンダで勝ったところ。縁起のいいサーキットです」と、素直な言葉で喜びを表現した。さらに、こんな泣かせるコメントまで言ってくれたのだ。

「レースの世界でのポールポジションは、ある意味本当の速さの証明です。どんなカテゴリーのレースであれ、そのマシンが一番速いということですから。ポール獲得は、技術屋冥利に尽きる。だから一番うれしいのは、田辺だと思いますよ」

まさに田辺TDに言ってほしかったことを、山本MDが代弁してくれた形だ。そっと後ろを振り返ると、報道陣の輪の外で田辺TDが少し照れた笑顔を浮かべながら、話に耳を傾けていた。

オーストリアでの初優勝の際も、「ホンダから誰かを表彰台に上げてくれ」というレッドブルからの依頼に、山本MDは即答で田辺TDを推した。このふたり、本当にいいコンビである。



ハンガリーGP予選後に行なわれた取材の様子。今年からテクニカル部門の田辺TDに加えて、マネジメント面に山本MDが就任。お互いを尊重し合い理解しているからこそ、この体制が築けているのだろう。



ハンガリーのレース２で自身初となるF2勝利をあげたミック。シーズン開幕前には周囲から大きな期待が寄せられていたが、序盤に度重なるクラッシュやトラブルが積み重なり、ポイントは稼げていない。

ミック・シューマッハーを足踏みさせる
スーパーライセンスのポイント不足

“皇帝Jr.”のF1デビューは2021年

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）　Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：FIA F2

いまや多くの人がミック・シューマッハーのＦ１デビューを待ち望んでいる。だが、どうやらそれが実現するのは、２０２１年以降になりそうだ。７度のワールドチャンピオン、ミハエルの息子ミックはハンガロリンクでＦ２初優勝を飾った後、２０２０年にＦ１に乗れる見とおしについてはコメントを拒み、「その時期が来れば明らかになる」とだけ述べた。

しかし、彼が来季からＦ１でレースをする可能性は、きわめて低い。スーパーライセンスポイントのシステムが障壁となるからだ。このシステムによると、グランプリに出走したいドライバーは、過去３シーズンの間にジュニアフォーミュラの選手権で、少なくとも40点のスーパーライセンスポイントを獲得していなければならない。

シューマッハーは、２０１６年にドイツとイタリアのＦ４で合計14点を得た後、２０１８年にＦＩＡ・Ｆ３選手権タイトルを勝ち取って30点を追加しており、現時点でスーパーライセンス取得に必要なポイントを持っている。

しかし、有効なのは過去３シーズン分となるため、今年末には２０１６年の14点が消滅して、昨年の30点に今季のＦ２選手権での獲得ポイントを加えた点数になってしまうのだ。今年も残り８レースとなった段階で、シューマッハーは選手権ランキング11位。この順位では１ポイントも取れない。

２０２０年にスーパーライセンスを取得するのに必要な10点を加えるには、今シーズンを６位以上で終えねばならない。それにはハンガリー戦終了時点で６位の周冠宇との62点差を逆転し、かつ今後の獲得ポイントで松下信治、アンソニー・ユベール、ルイ・デレトラ、ジョーダン・キングといったドライバーたちを上回らなければならないのだ。このシナリオは不可能ではないが、かなりハードルが高い。

そうなると、シューマッハーが来季からＦ１へ行くために残された選択肢はふたつだ。実際のところ、どちらも決して簡単ではないが、第一の選択肢は２０１９年のうちにスーパーライセンスの発給を受け、シーズン中に少なくともグランプリ１戦に出走すること。たとえば、事実上フェラーリのサテライトチームであるアルファロメオのアントニオ・ジョビナッツィ、あるいは内輪揉めが絶えないハースのドライバーのどちらかと、１レースだけ交代するといった手が考えられる。これが実現すれば、２０２０年から２０２２年までライセンスの有資格者になる。

第二の方法は、金曜のプラクティスを走ったドライバーに、スーパーライセンスポイント１点を与えるという２０２０年からの新ルールを利用して、ポイントの不足を埋めることだ。フリープラクティス限定ライセンスは25点以上で発給され、プラクティスに参加しながらポイントを積み重ねていけば、必要な40点に達した時点でＦ１のレースに出られるようになる。

しかし、もっとも可能性が高いシナリオは、やはりＦ２でもう１シーズンを戦って選手権をトップ６で終えることを目指し、２０２１年に文句なしのＦ１デビューを果たすことだろう。

TOYOTA

SFL正式発表から見える日本フォーミュラ界の未来

SFとJRPに期待される“最高峰らしい”影響力

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

昨年より参戦台数が減った今季の全日本F3。SFLとなる来季は今年並が見込まれているという話だが、“特典”次第では増えることも充分にあり得る。

8月9日、ＪＡＦが『２０２０年日本レース選手権規定の制定』と題した公示を発表。そのなかで、これまでの全日本Ｆ３選手権が、20年から全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権（ＳＦＬ）へと名称を変更することが明らかになった。それを受けて17日、全日本スーパーフォーミュラ選手権（ＳＦ）第５戦もてぎの現場で、ＳＦを統括する日本レースプロモーション（ＪＲＰ）と全日本Ｆ３を統括する日本フォーミュラスリー協会（Ｆ３協会）が共同で記者会見を実施した。

会見で語られた内容は、概ね本誌がこれまでに報じていたとおり。「トップドライバーとなるための登竜門」として従来のＦ３を維持したいというＦ３協会の意向に則り、シリーズは全日本Ｆ３の流れを汲んだものとなる。シャシーは『ダラーラ３２０』のワンメイクとなるが、エンジンはこれまでと同様に２ℓＮＡで、コンペティションの要素も残される。開催ラウンド数は未定だが、走行距離は維持したまま参戦コストの削減も目指していくという。

そして、ＳＦＬという名称を採用するに際し気になるのは、やはりＳＦとの連携だ。40ページからでも解説するとおり、本家インディライツは北米フォーミュラの頂点であるインディカーへのステップアップカテゴリーとしての役割を果たすべく、チャンピオンに対しインディカーへの参戦支度金などのボーナスを授与している。このような〝特典〟の可能性について、今回の会見の席でＪＲＰの倉下明社長は「協議が始まったばかり」とコメントするにとどめたが、今季開催に至らなかったフォーミュラ・ヨーロピアン・マスターズ（旧ＦＩＡ Ｆ３ヨーロピアン選手権）は、王者にＳＦテストの機会を与えると発表していただけに、ＳＦＬ王者にもこのような機会が用意されることを期待したいところだ。

倉下社長はまた、現在童夢が新規発足を目指している日本におけるＦ３リージョナル（Ｆ３Ｒ）選手権とも、フォーミュラ界を盛り上げるべく「できる範囲での協力」を行なっていくことも明言した。この点についてさらに話を聞くと、ＪＡＦからＪＲＰに対し、日本のフォーミュラ界全体にある程度の〝リーダーシップ〟を発揮できるよう働きかけがあったことを示唆。欧州におけるＦ１以下Ｆ２、Ｆ３、北米におけるインディカー以下インディライツ、インディ・プロ２０００、ＵＳＦ２０００のように、日本でもＳＦを頂点にＳＦＬ、Ｆ３Ｒ、さらにＦＩＡ－Ｆ４も含んだフォーミュラ界ピラミッドの再構築を目指していきたい考えのようだ。日本のＦＩＡ－Ｆ４は現在、ＧＴアソシエイション（ＧＴＡ）が運営しているが、この目標に向けて倉下社長は坂東正明ＧＴＡ代表と「少しですが、すでにお話はしました」と話す。

当面の焦点は『ライツ』と名乗るうえで欠かせない〝特典〟と、その内容次第で変化するはずの参加台数だ。ＦＩＡのフォーミュラ再編のあおりを受け、一時は右往左往していたように思えた日本フォーミュラ界だが、ＳＦＬ発足を第一歩とし、業界全体がよりい方向へ向かうことを願うばかりだ。

EU-F3

夏休み直前のハンガリー　レース1、2で新ウイナー誕生

Text：auto sport



FIA F3

今季始まったFIA F3もすでに折り返し地点を通過。第5戦終了時点ではプレマのロベルト・シュワルツマンがドライバーズランキングトップにつけている。

FIA F3選手権は８月２〜４日、F1とF2と併催する形で、夏休み前最後となる第５ラウンドをハンガリーのハンガロリンクで開催した。

レース１、２ともに22ラップの規定周回数で実施。レース１はARTグランプリのクリスチャン・ルンガーがポール・トゥ・ウインで今シーズン初勝利を飾った。２位は同じくARTのマックス・フュートレル、３位はHWAレースラボのジェイク・ヒューズとなった。また、レース２ではプレマ・レーシングのマーカス・アームストロングが初優勝。２位にハイテックGPのレオナルド・プルチーニ、３位には再びヒューズが入っている。なお、イェンツァーの角田裕毅は９位と６位、カーリンの名取鉄平は20位とリタイアという結果だった。

J-F3

フェネストラズが『全日本F3』最後の王者に

Text：auto sport

全日本F3選手権は８月17〜18日に第７大会、第16〜18戦をもてぎで開催。B-Max Racing with motoparkから参戦しているルーキー、サッシャ・フェネストラズが第16戦で優勝、第17戦で２位、そして第18戦で再び優勝を飾った。これにより最終大会岡山（９月28〜29日）を待たずして、今シーズンの、そして41年にもわたる全日本F3の歴史における最後のドライバーズタイトルを手中に収めた。

S.Kusakai



カローラ中京 Kuo TEAM TOM'Sの宮田莉朋が事実上、フェネストラズの唯一のライバルだった。SUGO戦から富士戦にかけて車両規則をめぐる失格劇に翻弄され、多くのポイントを失ったが、今回は第17戦でフルマークを達成するなど、もてぎでも存在感を示していた。



S.Kusakai

FIA-F2

“棚ぼた”フロントロウから堅実なレース

松下、ハンガリーで3ラウンドぶり表彰台獲得

Text：autosport web

８月２〜４日、F1ハンガリーGPとの併催でFIA F2選手権第８戦ハンガリーが開催。カーリンから参戦している松下信治が、４日に行なわれたレース２で２位表彰台を獲得した。

３日に行なわれたレース１では５位でチェッカーを受けるも、バーチャル・セーフティカー（VSC）中の運用に関するペナルティにより７位に降格となった松下。しかし、それが幸いしてレース２ではフロントロウスタートを獲得するに至った。

スタートでは、ポールシッターのミック・シューマッハー（プレマ）と順位を争いながら１コーナーに進入したが、首位奪取は叶わず。それでも、そのままシューマッハーとの差を１秒前後に保ち、３番手をしっかり抑えながら前方にもプレッシャーをかけ、好機をうかがう。途中、シューマッハーがブレーキングでタイヤをロックさせるシーンもあったが、決定的なチャンスは訪れず、１位シューマッハー、２位松下の順位のままチェッカーとなった。３位にはDAMSのセルジオ・セッテ・カマラが入った。

なお、前日に行なわれたレース１ではニコラス・ラティフィ（DAMS）が優勝。２位にニック・デ・フリース（ART）、３位にジャック・エイトキン（ART）という結果だった。



優勝を飾った第６戦オーストリア以来のポディウム登壇となった松下。これで今季は計85ポイントとしたが、ランキングはまだ７位だ。

FIA F2

FIA-F4

佐藤蓮がこのまま王座に一直線か
今季ブレイクの裏に並外れた分析力アリ

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

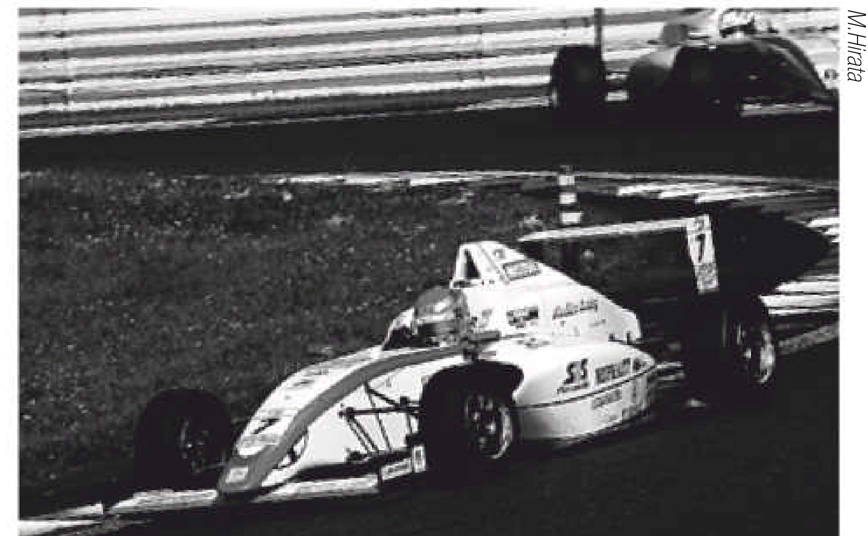
第４大会富士での２戦を制した佐藤蓮（SRS／コチラレーシング）が、タイトルを意識しはじめた。それも当然と言えよう。ここまで８戦で５勝を挙げ、２位に59ポイントもの差をつけてランキングトップを邁進しているのだから。敗れた３戦のうち２戦は２位。ノーポイントに終わった岡山での第２戦はスタート違反によるペナルティで順位を落としたが、この時もそれまではトップを走行していただけに、速さと安定感を兼ね備えているのは明らかだ。

FIA-F4は２年目の佐藤。ただ、昨年は表彰台には一度も上がれず、ランキング７位に終わった。純粋なルーキーとしては最上位ではあったものの、何より僚友に角田裕毅や名取鉄平といった強力なライバルが存在し、その陰に隠れてしまった感は否めなかった。

そんな佐藤が昨年、閃光を放ったレースがあった。それがSUGOでの第９戦。すでに雨は止んでいるものの路面は依然濡れているという状況のなか、ただひとりドライタイヤを装着してスタートし、予選10番手からトップにまで躍り出たのだ。結果的には黄旗区間での追い越しがあり、ペナルティで順位を落としたが、そのチョイスは自らの判断だと聞いた時、肝の据わりようと、分析能力の高さを大いに感じた。

今季開幕戦での佐藤は躍進の理由を「去年は四輪が初めてということで苦戦しましたが、このオフにトレーニングや練習を重ね、まず気持ちをリセットして、初心に帰ってフォーミュラの走らせ方を身につけました。今年は精神的にも余裕を持っていて、気持ちでも速さでも去年とは全然違っている。きっとシーズンを通して強く戦っていけると思います」と語った。その後、何度も取材の機会を得たが、コメントでは必ずと言っていいほど反省材料が含まれ、実際にそれを修正している点からも、その分析能力の高さがうかがえる。

そんな佐藤にとって、「いままでで一番レースらしいレースでした」というのが今回の第８戦。ポールスタートながら、第７戦のリタイアでタイヤが残っていた平木玲次（Media DoADVICS影山F110）に逆転を許すも、最終周の１コーナーで唯一訪れた決定機を逃さなかったレースである。「平木選手は序盤すごくペースが良かったけれど、彼も結構プッシュしていたから、終盤はつらそうだっていうのが分かったので、その隙を突いてポンと行くことができました。それまでも、タイヤを減らしてやろうと思って走っていましたが」と佐藤。そして、そのコメントの後にチャンピオンはもう意識しているのかとたずねると、「もちろんです！　最終戦の前に決めるぐらいの勢いでやりたいと思います」と力強い返答が。まだ３大会・６レースも残されているのだから、まだ他のドライバーにも逆転の可能性は充分にある。だが、佐藤の自信からすると、ライバルにとってはそう容易くはないだろう。



M.Hirata

昨年は勝利こそなかったが、佐藤は全日本カートの最高峰OKクラスのチャンピオンということで注目されていた。

WRC

トヨタがフィンランドで1-3フィニッシュ
タナック、今季4勝目！ フルマーク記録で首位ガッチリ

Text：autosport web



TOYOTA

WRC第９戦フィンランドが８月１～４日に開催され、トヨタのオィット・タナックが総合優勝。自身シーズン４勝目を挙げるとともに、所属するTOYOTA GAZOO Racing WRTの“ホームイベント”、ラリー・フィンランド３連覇をもたらした。

タナックはデイ３に総合首位に浮上。チームメイトのヤリ - マティ・ラトバラとクリス・ミークが相次いでアクシデントに見舞われたほか、自身では３本のステージで最速タイムをマークするなど速さを見せたこともあり、接戦が続いていたそれまでと比べると、やや余裕を持った状態で最終日のデイ４を迎えた。

そしてタナックは、この日最初のステージであるSS20で、WRCキャリア200回目のステージ優勝を果たす。これで２番手のエサペッカ・ラッピ（シトロエン）とのギャップを20.0秒に広げると、さらにパワーステージである最終SS23でも全体ベストタイムを記録。後続の追撃を許さず、昨年大会に続くフィンランド戦連覇を達成した。２位にラッピ。3位にはラトバラが入り、今季初めて表彰台に登った。

タナックは優勝とパワーステージのボーナスで合計30ポイントを獲得。今季合計180ポイントとしてランキングトップを堅守している。一方、今大会開始前までは４ポイント差で選手権２位につけていた絶対王者セバスチャン・オジエは５位に終わり、タナックとの差は22ポイントに広がった。また、同じくタイトルを争っているティエリー・ヌービル（ヒュンダイ）は、チームメイトのクレイグ・ブリーンに譲られる形で６位でフィニッシュ。タナックから25ポイント差のランキング３位となっている。

今シーズンの４勝中３勝をフルマークを記録しているタナック（下）とヤリスWRCのコンビネーションは、現状最速であることは間違いない。ラトバラ（上）が表彰台を獲得したことで、トヨタはマニュファクチャラーズポイントを40点獲得。ランキング１位のヒュンダイとの差を24に縮め、ダブルタイトルへの望みをつないだ。



TOYOTA

INDYCAR

悪天候でレースは128周で打ち切りに

イエローで運不運のあった パワーが最後は自力で決める

Text：auto sport

インディカー第14戦ポコノ（オーバル、1周2.5マイル＝4.02km）は17日（土）のプラクティス1、予選が天候不順のためキャンセルされ、スターティンググリッドは第13戦終了時点のポイントランキング順で確定。上位のオーダーはニューガーデン、ロッシ、パジェノー、ディクソン、パワー、ハンター－レイ、佐藤琢磨となった。今回のポコノでは左側タイヤに新スペックが供給されていたが、走行は土曜午後のファイナルプラクティス（2時間）のみに。セッティングに苦しんだ上位ランカーも見られるなか、決勝レースは18日（日）14:45にスタートした。

1周目、ターン2で5台が絡むアクシデントが発生。フルコースコーションから赤旗となった。これに巻き込まれたのが、ヒンチクリフ、ローゼンクヴィスト、ロッシ、ハンター－レイ、琢磨で、とくにロッシはタイトル争いに大きく影響することになってしまった。リスタート後はパジェノーがレースをリード。中盤以降はディクソンがトップを走る。だが、これを捉えたのがパワーだった。5番手スタートから2番手に上がっていたパワーは、アクシデントで発生したデブリを踏んで緊急ピットインを強いられ、13番手に後退。その後、2回目のイエロー直前のピットストップも味方し、上位に戻ってきていたが、3回目のイエローのタイミングはアンラッキーとなり、7番手に下がっていた。しかし、スピードで勝っていたパワーは徐々にポジションを回復。115周目のターン1でパジェノーを攻略し、トップに立った。この前あたりから、雷を伴う黒い雨雲がコースに接近。大事をとって127周目にイエローが出された後、赤旗に。そのままレース終了となり、パワーの今季初優勝が決まった。



INDYCAR

（上）1周目のT2でアクシデントが発生。スリーワイドの中央にいたロッシの右前輪と、アウト側にいた琢磨の左後輪が接触し、イン側にいたハンター－レイ、後方のローゼンクヴィストとヒンチクリフも巻き込まれた。（下）2位ディクソン、3位パジェノー。ニューガーデンは5位。それぞれニューガーデンとのポイント差を縮めた。



INDYCAR

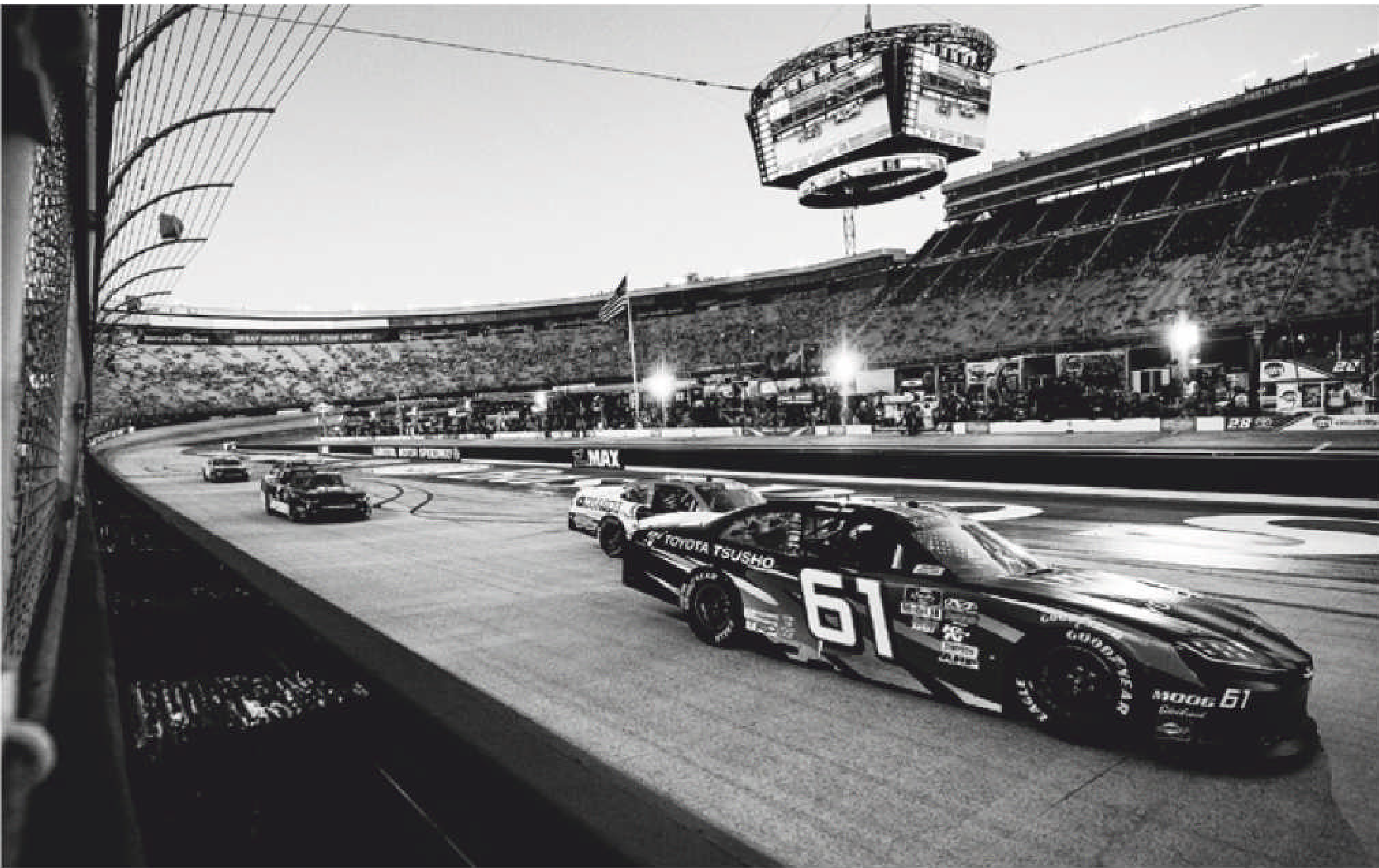
NASCAR

HRE、Supraでの NASCAR Xfinity2戦目は7位

前戦の手応えは本物 上位で戦える 見込み立ったか

Text：auto sport

HRE



ブリストルは1周0.533マイル（858m）のショートオーバルで、最大バンク角は28度。路面はコンクリートで滑りやすく、セッティング、ドライビングとも高い能力が求められる難易度の高いコース。コーションも多い。ここで上位フィニッシュできたことはチームとしても自信につながるはずだ。

今季開幕戦から米NASCAR Xfinityシリーズに登場したSupra。2018年の「トラックシリーズ」で日本人のチームオーナーとして初めてシリーズチャンピオンとなった服部茂章氏率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）も第16戦デイトナからSupraでのスポット参戦を開始。プラクティスでの予選シミュレーションでは10番手前後のまずまずのタイムをマークし、決勝レースでは上位争いも期待されていたが、予選で不可抗力のトランスミッションのトラブルに見舞われ、決勝の出走なしという結果に終わっていた。

HREとして今季2回目のXfinity参戦となった第22戦ブリストル（現地8月16日19:30決勝スタート）には、Xfinityでの経験も豊富なティミー・ヒルを起用。プラクティス1は24番手、プラクティス2は23番手、予選は21番手と全体では中団グループのタイムだったが、決勝レースではステージ1で20番手、ステージ2で16番手に上がると、最終的にトヨタ勢最上位となる7位でチェッカー。HREとして実質的なSupraでの初戦をトップ10フィニッシュというリザルトで終えた。今季はあと数戦、SupraでXfinityに出場する予定のHREとしては、上位で戦える見込みが立ったと言えそうだ。

INDYCAR

一直線で頂へ

The Origin of LIGHTS

元祖ライツの歴史を振り返る
インディライツ＝ラダーシステムの功績と現況

日本で40年以上もの長きにわたり開催されてきた全日本F3選手権が
2019年から『全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権』へと名称を変更し
日本最高峰シリーズにつながるステップアップカテゴリーとして
新たな道を歩んでいくことが決まった
そこで今回は"ライツ"としての大先輩であるインディライツの
歴史と現状を振り返り、"中間地点"としてのカテゴリーには
どのような要素が必要なのかを再確認していく

Text：ジョン・オレオビクツ（John Oreovicz）　Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR／Road to Indy

その昔、インディ500への道筋は明快だった。1960年代までは、若いドライバーはミジェットやスプリントのマシンに乗り、"ブルリングオーバル（闘牛場のようなオーバル）"と呼ばれるローカルなダート、あるいはターマックのショートオーバルで腕を磨いていた。マシンの構造は非常にシンプルで、フロントにエンジンを積んだマシンは、当時のインディ500で使用されていたロードスタータイプをスケールダウンさせたようなものだった。こういったローカルシリーズはあちこちに存在しており、そこで優秀な成績を収めれば、インディアナ州かイリノイ州の1マイルのダートオーバルで争われていたスプリントシリーズのマシンをドライブする機会が生まれた。聖地インディアナポリス・モーター・スピードウェイのおひざ元とも言える地域でのレースということもあり、ここの卒業生は誰もが憧れるインディ500出場という夢を実現できる最短距離を歩めたのだ。

60年代に入り、リヤエンジン革命がインディカーシリーズにも押し寄せてからは、それまで主役を担ってきたロードスタータイプはまたたく間に時代遅れとなった。しかし、グラスルーツレースを統括するUSAC（ユナイテッド・ステイツ・オート・クラブ）の反応は鈍かった。ミジェットとスプリントのコアなファンや信奉者から強烈な反対があったためだ。74年にリヤエンジン搭載マシンがUSACスプリントのシリーズ王者となったが、その後リヤエンジンが禁止されたことが、当

時の状況を如実に物語っている。

時代に逆行するようなUSACのミジェットとスプリントはかつての人気を失い、観客数も往時に比べると激減したものの、全米各地の"ブルリング"ではそれまでどおりレースが継続されてきた。その甲斐あってか、これらのショートオーバルからは昔と変わらず、数多くのスタードライバーが輩出されることになる。しかし、その行き先はインディカーではなくストックカー、つまりNASCARだ。

隙間を埋めたインディライツ

時を同じくして、主にロードレースのグラスルーツシリーズを統括する団体としてSCCA（スポーツ・カー・クラブ・オブ・アメリカ）が脚光を浴びはじめた。SCCA傘下にはフォーミュラ・フォードやフォーミュラ・ビー、フォーミュラ・スーパービーといった、リヤエンジンのフォーミュラカーで争われるシリーズがあった。この状況を受け、リヤエンジン導入を頑なに拒否し続けてきたUSACも渋々ながらようやく重い腰を上げ、77年にスーパービーチャンピオンシップを立ち上げることになる。

これらと並行してSCCAは北米にフォーミュラ・アトランティックを発足させる。80年代にインディカーを主催するCART傘下に入ってからは、インディカーシリーズがロードコース戦にシフトしていた時期とも重なり、このシリーズは最高峰シリーズへのステップアップに格好のレースとして成長を遂げた。シリーズ初期の70年代には、ジル・ビルヌーブやケケ・ロズベルグといった後のF1スタードライバーがフォーミュラ・アトランティックで腕を磨き、80年代にはボビー・レイホールやマイケル・アンドレッティなど、インディカーで一時代を築いた名ドライバーたちにとってもこのラダーシステムがトップカテゴリーへの昇格を果たすきっかけとなった。

ミドルフォーミュラとビッグフォーミュラの間を埋めるべく1986年に誕生

しかし、240馬力のフォーミュラ・アトランティックのマシンと、700馬力のCARTマシンには大きな性能差があり、この間を埋めるシリーズの必要性が高まった。ここで立ち上がったのが、CARTの共同設立者だったパット・パトリックで、マーチ製F3000シャシーに425馬力を発生するビュイック製V6エンジンを搭載したマシンで戦うアメリカン・レーシング・シリーズ（ARS）を86年に設立したのだ。これが、今日のインディライツの原点である。

しかし、シリーズ自体はまったく魅力に欠けた。蜜蜂の羽音のような情けないエンジン音も酷評され、設立5年目の90年にシリーズ王者に輝いたポール・トレイシーを輩出したものの、この年をもってシリーズは終焉を迎えてしまう。そこで翌年からはインディライツへとシリーズ名を一新。CARTインディカーワールドシリーズと提携を始めたことでステップアップシリーズとしての特徴を強調していった。

マシンも93年にマーチからローラの新デザインシャシーに変更し、97年にもニューシャシーを導入。CARTへのステップアップシリーズとしての役割を巡り、フォーミュラ・アトランティックとの間では才能豊かな若きタレントを参戦させるための水面下の争いはよく見られたものの、微妙な状態ながらこのふたつのシリーズが何とか両立していた時期だった。

フォーミュラ・アトランティックは、インディライツよりも参戦台数は少なく、パワーも劣るという負の面こそあったものの、若手向けのトレーニングシリーズとして奮闘を見せる。後のインディ＆F1のダブル王者に輝くジャック・ビルヌーブを筆頭に、パトリック・カーペンティア、バディ・ライス、AJアルメンディンガー、そして今年のインディ500王者シモン・パジェノーらをインディカーへと押し上げたことが、育成の場として機能していたという事実を如実に物語っている。

一方、90年代は前述のトレイシーに加え、ブライアン・ハータ、グレッグ・ムーアといった、インディライツでタイトルを獲得したドライバーがそのままインディカーに参戦できる最短ルートとして、このシリーズは活況を呈していた。現在も最高峰で活躍するトニー・カナーン、クリスチアーノ・ダ

11年以降の歴代王者は全員インディ500に出走 これがプログラムが機能している何よりの証拠だ

・マッタ、オリオール・セルビア、そして昨年のインディカー王者スコット・ディクソンらも、インディライツでタイトルを獲得した面々だ。

北米オープンホイール界が96年に分裂してからもインディライツの活況は続いた。ところが、CARTはアトランティックも重要視していた。その状態は01年にインディライツがIRLに運営権を握られてインフィニティ・プロシリーズ（IPS）と名称変更をしてから顕著になっていく。

IPSではダラーラ製シャシーにインフィニティ製V8ストックブロックエンジンを搭載したマシンが使用され、史上最多タイとなる〝4タイムインディ500ウイナー〟AJフォイトの孫であるフォイト四世が初代IPS王者に就く。しかし、フォイト四世と彼に続いた歴代シリーズ王者がIRLに定着することはできず、06年にはシリーズの名称をインディ・プロシリーズに変更。08年にIRLとチャンプカー（旧CART）との歴史的な合併を経て、ようやくインディライツの名称が復活することになる。

スカラシップ制の誕生

この新生インディライツは、シリーズ王者にインディカーへの参戦費用として100万ドル（約1億円）の賞金を与える制度を確立。それをうまく活用した代表例がジョセフ・ニューガーデンである。

ニューガーデンは11年にインディライツを制すると、翌年にこの賞金でインディカーにフル参戦。そして、17年には名門チーム・ペンスキーに加入し、チーム加入初年度でいきなりシリーズ王者にまで上り詰めたという彼の快進撃は、記憶に新しい。

ニューガーデンというスタードライバー誕生の裏には、10年にダン・アンダーソンがインディライツの経営権を取得したことが大きく影響している。彼が立ち上げた『ロード・トゥ・インディ』は、若手ドライバーに将来のインディカーへの参戦を後押しするスカラシッププログラムだ。

対象となるのは3つのステップアップシリーズ。最下層のUSF2000

インディライツ 歴代チャンピオン

開催年	チャンピオン	シリーズ名称
2018	パトリシオ・オワード	
2017	カイル・カイザー	
2016	エド・ジョーンズ	
2015	スペンサー・ピゴット	
2014	ギャビー・チャベス	
2013	セージ・カラム	インディライツ
2012	トリスタン・ボーティエ	
2011	ジョセフ・ニューガーデン	
2010	J.K.ベルネイ	
2009	JRヒルデブランド	
2008	ラファエル・マトス	
2007	アレックス・ロイド	インディ・プロシリーズ
2006	ジェイ・ハワード	
2005	ウェイド・カミンガム	
2004	ティアゴ・メデイロス	インフィニティ・プロシリーズ
2003	マーク・テイラー	
2002	A.J.フォイト四世	
2001	タウンセンド・ベル	
2000	スコット・ディクソン	
1999	オリオール・セルビア	
1998	クリスチアーノ・ダ・マッタ	
1997	トニー・カナーン	
1996	デイビッド・エンプリンガム	インディライツ
1995	グレッグ・ムーア	
1994	スティーブ・ロバートソン	
1993	ブライアン・ハータ	
1992	ロビー・ブール	
1991	エリック・バシェラール	
1990	ポール・トレイシー	
1989	マイク・グロフ	
1988	ジョン・ビークヒュイス	アメリカン・レーシング・シリーズ
1987	ディディエ・セイス	
1986	ファブリツィオ・バルバッツァ	

4度の名称変更を経て現在に至るインディライツ。多くの歴代シリーズ王者がその後トップカテゴリーで活躍していることから、北米でドライバー育成の場としてうまく機能していたことがうかがえる。2019年のエントリー数は13台と苦しい状況ではあるが、今年も王者となればインディカー参戦に向けた支援が受けられる。

Road to Indy



インディライツの下に位置するインディ・プロ2000とUSF2000では、どちらも現行FIA F4の安全基準に沿ったタトゥースシャシーを採用。USF2000を制すれば、インディ・プロ2000参戦への支度金としておよそ30万ドル（約3200万円）が、インディ・プロ2000を制すれば、およそ60万ドル（約6400万円）が得られる。さらに、両シリーズではポールポジションにも賞金が授与され、好成績を残せば獲得できる合計金額はさらに多くなる。

Road to Indy





Road to Indy

INDY LIGHTS
Dallara IL-15
450HP+50HP / 626-635kg

下位カテゴリーよりもかなりパワフルなインディライツ。今季のインディライツ王者には、インディ500を含むインディカーシリーズ3レースへの参戦が保証されるなど、支度金以外にもボーナスが用意されている。

ダラーラ IL-15 主要諸元

全長／全幅	4876 mm／1930 mm
ホイールベース	2971 mm
車重	626 - 635 kg
ギヤボックス	リカルド製6速セミオートマチック
クラッチ	チルトン製カーボントリプルプレート
ダンパー	ダイナミックDSSV
ブレーキ	PFC製ローター／キャリパー／パッド
ホイール	モテギレーシング製アルミニウム
タイヤ	クーパータイヤ
エンジン形式	2ℓ4気筒ターボ
最高出力	450HP+50HP（プッシュ・トゥ・パス）
最高速	210mph以上



でチャンピオンを獲得すれば、その上のインディ・プロ2000への参戦サポートが受けられ、さらにそこでタイトルを獲れば、今度はインディライツ参戦に向けての支援が得られる。そして、ニューガーデンのようにインディライツでタイトルを獲れば参戦資金として100万ドルの賞金が与えられ、トップカテゴリーでのシートを獲得できるチャンスが広がるというわけだ。

ニューガーデン以降のインディライツ王者は全員、インディ500への参戦を実現させていることが、この制度がうまく機能している何よりの証。昨年王者パトリシオ・オワードも今年のインディ500に出場していたことを覚えている読者の方も多いはずだ。

アンダーソンはこの制度を北米の若手のみならず、ヨーロッパ出身ドライバーにも適用させはじめている。現在のヨーロッパのドライバー市場では、F1参戦を夢見る若手オープンホイールドライバーの行き場が狭っていることから、アメリカではインディカーに参戦するための論理的かつ直接的な道筋が構築されてきたのだ。そしてインディライツこそ、このステップアップシステムにおける重要なシリーズではあったが、運営陣はその重要性を見過ごしてきた。

先代のワンメイクシャシーは02年から14年まで長きにわたり使用され続け、エンジンには特定のマニュファクチャラーのブランド名すらなかった。アンダーソンは、過去に人気のあったフォーミュラ・アトランティックのマシンからヒントを得て、あえてスタイリッシュな外観をしたマシンのデザインに長けたダラーラにシャシーを発注。それにマツダ製の4気筒ターボエンジンを搭載した新しいマシンを導入し、シリーズの刷新を図った。

インディカーシリーズにとっても「ロード・トゥ・インディ」の成功は重要だ。ミジェットとスプリントがインディカーへのラダーシステムになっていたのは遥か昔の話で、それ以降は確立された制度がなかった。ロードレースのステップアップシステムを強固なものにするには、上昇志向のある若手ドライバーがインディライツにたどり着くまでのしっかりとしたシステムを構築する必要がある。

「若いドライバーへの投資について、25万ドルも出資してくれているスポンサーをチームが納得させることはかなり難しいので、誰かがその資金を肩代わりしなければいけないのが実情だ」とアンダーソンは語る。「それが現実だし、ミジェットでもそういう方法でやっていたんだと思う」。

インディライツはここ数年、エントリー数に苦しんでおり、マツダの撤退もこの問題を深刻にしている。しかしインディカーとオープンホイールレースのファンは、シリーズのステップアップシステムを合理化し、発展させるために尽力しているアンダーソンの存在に感謝すべきだ。彼の仕事は割に合わない仕事なのだから——。

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.14

HONDA FIT RS

出木杉くんはのび太くんほど愛されない

街中でもサーキットでもよく目にできるフィット
タイプRほど過激ではないもののスポーツを意識した
グレードであるRSは、本当にスポーティなのか?

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

ホンダのスポーツグレードといえばタイプRに尽きる。しかしそれより前から、初代シビックで誕生したRSというモデルが存在した。このRSは「ロードセーリング」の略号。「まるでヨットのように波をいなしながら、ドライビングを楽しむ」というイメージだそうだ。

効率を追求した初代シビックに、ツインキャブのスペシャルエンジンを与えた元祖RSは、排ガス規制の影響で短命だったが、そのインパクトは大きかった。現在のRSは、N・ONEからヴェゼル、ジェイドまで、さまざまなモデルで展開されているが、フィットRSは元祖の直系と言えるだろう。

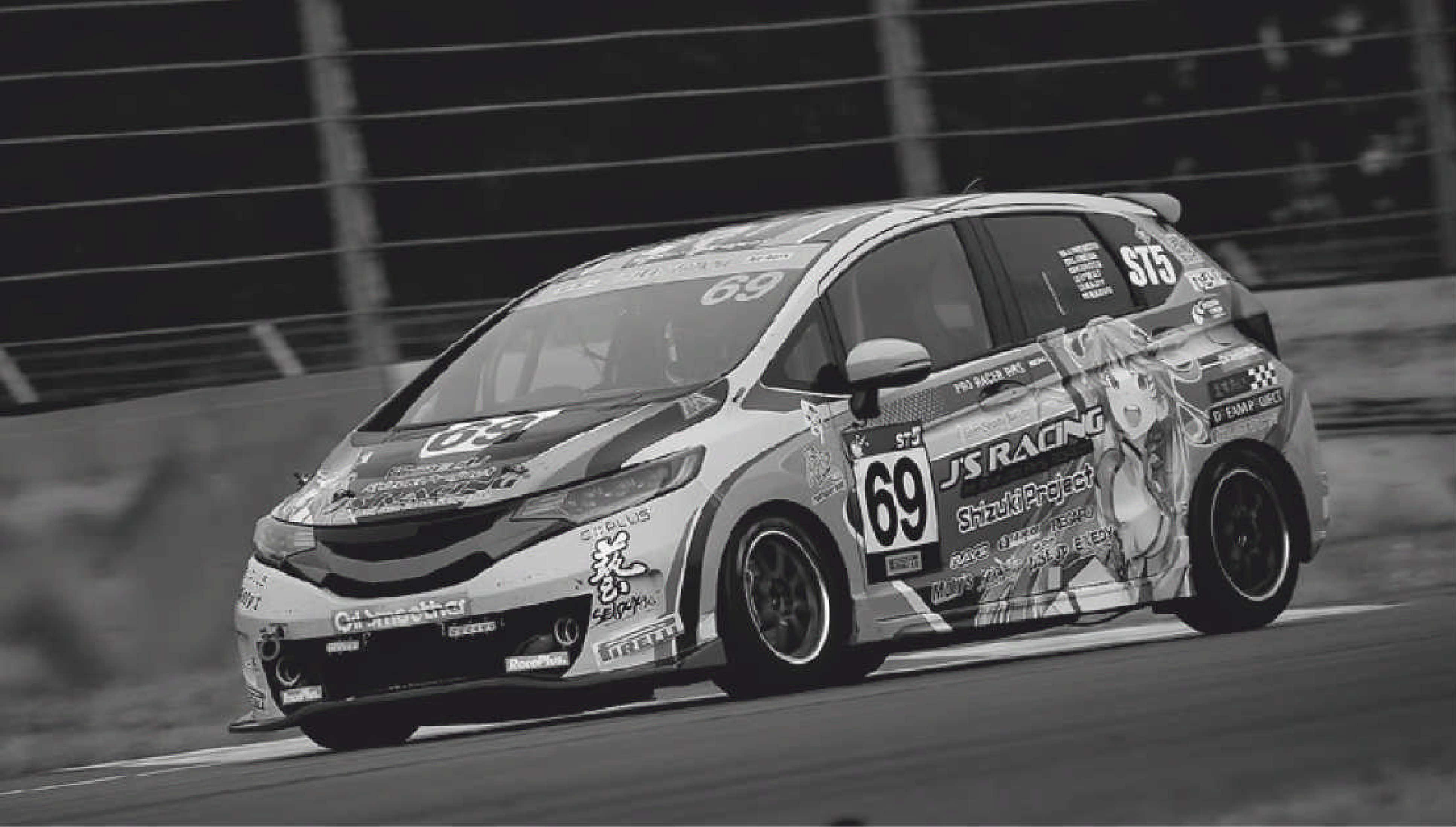
フィットRSは、2代目から設定された。しかし、当初は「ただ排気量が1・5ℓに拡大されたフィット」といった印象で、名前以外に注目点はなかった。それが2010年のマイナーチェンジで刷新され、RSらしく変貌。オレンジの配色、6速MT、大きめなエンジン音やチューニングされた排気音、そしてリセッティングが施されたサスペンションと、中身が大きく進化した。

現行フィットは3代目。エンジンが直噴となったため、遮音性を高めざるを得ず、その結果としてエンジンの存在感が希薄になった。それゆえ、マイナーチェンジ前の先代RSに戻った印象が強い。走りに対するマインドを忘れてしまったような感触なのだ。クルマの性能は高く、ボディ剛性もサスペンションの能力も高い。ついでに言えば、スポーティに引き締められながらも乗り心地も良く、結構エンジンを回しても好燃費。フィットなのだから当然、実用性はダントツでクラストップだ。しかし、出木杉くんは、のび太くんほど愛されない。これは真理だ。

1・5ℓの直噴エンジン自体は悪くない。低回転からトルクがあり、レッドゾーンに向かって迫力を増していく。かつてのVTECのような爆発力はないが、現代のエンジンとしてスポーティテイストは充分。シフトゲートが明確でカッチリした6速MTでこのエン

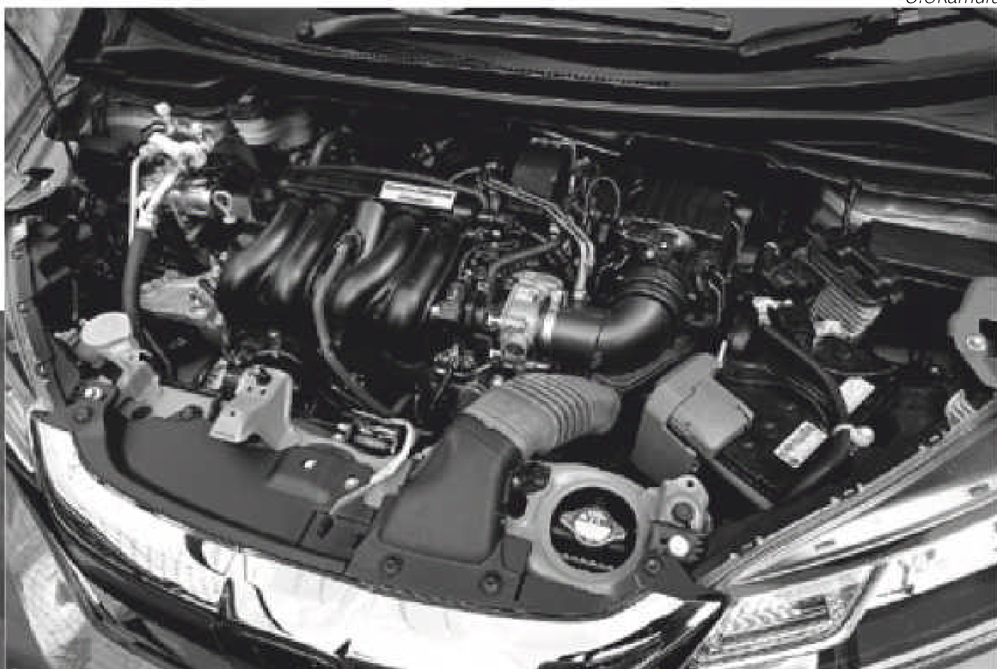


S.Okamura



T.Ogasawara

ワンメイクレースの『FIT 1.5 チャレンジカップ』が日本国内で開催されているが、それ以外にもスーパー耐久シリーズのST-5クラスで活躍する現行フィット。今シーズンは第4戦オートポリス終了時点で、ST-5クラスのランキング上位3位までを独占している。S耐ではGTマシンのようなド派手な空力パーツは装着できないため、ダウンフォースは少なめだが、ボディ自体が軽いので低速コーナーでは上のクラスと同等以上の速さを見せることも。


S.Okamura

先代のフィットRSと同様、6速MTのほかCVTも展開される現行型。車重はMTが1070kg、CVTが1090kgと先代からはわずかに増量している。一方でエンジンはL15AからL15Bとなって10ps以上パワーアップ。パワーウエイトレシオの数値は改善された。しかし、その分価格も上がっており、税込み約200万円と、先代から30万円ほど高くなっている。ちなみに、ポルシェにも『RS』というグレードが存在するが、こちらはレンシュポルト、つまりレーシングスポーツを意味する。


S.Okamura


S.Okamura

ジンを回していくと、ちょっとファットなフィットでも、かつてのスポーツハッチを彷彿とさせてくれる。

一方、足回りのセッティングは薄味そのもので、エコタイヤを履いていることもあって接地感を得にくい。しかし、基本性能は悪くない。約10万円のモデューロのキットに交換するのもひとつの選択肢だろう。

味つけという意味では、ノーマルの1・3ℓモデルのほうが、「ロードセーリング」的な操縦性だ。ロールを許容しながら、しなやかに旋回してくれる。エンジントルクを最大限に引き出そうとするCVTは滑り感も少なく、性能、フィーリングともに良好だ。

3代目フィットは、先代までより販売が低調。ホンダはその原因をヴェゼルのヒットとしたいようだ。たしかにフィット＋ヴェゼルなら、2代目と遜色ない販売台数になる。だが、核心はスタイリングではないだろうか。全グレードでエアロパーツが装備されることになったため、そのデザインは控えめにせざるを得なかった。これでベーシックカーらしいスタンダード感は欠落し、逆にRSではスポーティ感が薄くなった。つまり全体として中途半端なのだ。内装も全車ブラックベースで、スポーティマインドを主張したいらしい。ベーシックカーはシンプルかつクリーンであるべきで、そうすればこそRSのようなエッジの効いたエアロ付スポーツモデルの存在感が増す。

そろそろフィットも4代目へとモデルチェンジする。今度は1ℓ3気筒のダウンサイジングターボがスタンダードになるらしい。そうなるとユニット数が多く、スペースを食うハイブリッドがますます厳しくなる。もっと気になるのはRSの存在で、適当なエンジンは見当たらない。売りやすいものだけに集中したい最近のホンダ流では、RSは生き残れないかもしれない。

ホンダ フィットRS 主要諸元

車体	
車名・型式	ホンダ・DBA-GK5
全長／全幅／全高	4045／1695／1525 mm
ホイールベース	2530 mm
トレッド 前／後	1475／1465 mm
最低地上高	135 mm
車両重量	1070(6MT)／1090(CVT)kg
乗車定員	5名
駆動方式	2WD(FF)
トランスミッション	6MT／無段変速オートマチック
ステアリング	電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	マクファーソン式／車軸式
ブレーキ 前／後	油圧式ベンチレーテッドディスク／油圧式ディスク
タイヤサイズ 前／後	185/55R16／185/55R16
エンジン	
エンジン型式	L15B
エンジン形式	水冷直列4気筒横置
エンジン排気量	1496 cc
エンジン内径／行程	73.0／89.4 mm
圧縮比	11.5
エンジン最高出力	97kW(132PS)/ 6600rpm
エンジン最大トルク	155N・m(15.8kgf・m)/ 4600rpm
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
タンク容量	40ℓ
燃料消費率(JC08モード)	19.2(6MT)／21.0(6AT) km/ℓ

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：XPB

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

若手〜中堅ドライバーに年齢観を聞く

四十路ライコネンへの“祝福メッセージ”

絶えずドライバーが入れ替わるF1
比較的若い年齢のドライバーが多い今日だが
彼らは今年40歳になるベテランをどう思っているのか？

キミ・ライコネンは、日本GPとメキシコGPの間である10月17日に、40歳を迎える。７年ぶりに40代のドライバーがスターティンググリッドに立つことになるのだ。

「自分が若いとか年老いたとかなんて、これまで考えたことはないよ。むしろ、気の赴くままに生きている」

アルファロメオのフィンランド人ドライバーは、自身の年齢についてそう語った。一方、他のドライバーたちにライコネンの年齢のことを尋ねてみたところ、ユーモア溢れる語り口で答えてくれたので、それぞれ紹介していこう。

まず、最年少優勝記録を持つマックス・フェルスタッペンは、ライコネンの年齢について深く考えたことはなかったようだ。

「そっか、キミは40歳になる。それならたしかに“おっさん”だよね」とフェルスタッペンは冗談混じりに話す。フェルスタッペンにとって40歳は高齢なのか、また彼自身がライコネンと同じように息の長いドライバーでいられると思っているのだろうかと質問をぶつけた。

「僕は17歳でF1ドライバーになった。だから僕がキミの年齢まで現役を続けたら、22〜23年はF1にいることになる。それはそう簡単なことではないよ。でも、43歳で現役を引退したミハエル・シューマッハーはそれを成し遂げたのだから、僕にだって不可能な話ではないと思う。年齢が原因でトップドライバーがレース中に何かミスを犯すとは思えない。ただ、40歳と25歳では肉体的に同じじゃない。でも、少なくともキミに関して言えば、パフォーマンスはまだ衰えていないし、いまでも彼はF1をものすごく楽しんでいるよ」

セバスチャン・ベッテルは、F1ドライバーのなかではライコネンと最も親しい者のひとりだ。実際、彼らはチームメイトとしてフェラーリで４年を過ごしている。ベッテルはライコネンより８歳年下だが、彼と同じ年齢まで走れると考えているのだろうか。

「分からないよ。ただ、いまですらキミの方が僕よりイケメンなんだから、40歳の僕は間違いなく、彼のようにイケメンではいられないだろうね。それに、いままでそんなことは考えてもみなかった。キミがいまの僕と同じ32歳だった時に同じ質問をしても、明確な返答があるとは思えない。今後どうなるかは、これから数年がどのくらいうまくいくかにかかっている。2021年にF1がどうなっているかも分からない。この競技がどの方向へ進むかは、大きな変革にどう向き合うかで変わってくる。僕は27年に40歳になる。そのことを踏まえると、その時点で僕がレースを続けているか否かは、悪いけど答えられない」

ライコネンと同胞であるバルテリ・ボッタスは８月下旬に30歳を迎える。メルセデス所属のフィンランド人ドライバーは、ライコネンのように長くレースをすることができると思っているのだろうか。

「ノーと答える気はないけど、そんなことは正直分からない。ただ、そんなに長く走るつもりはないよ。F1が好きで、楽しめる間は続けたいと思うときもあった。でも、まだそんなに先のことなんて本当に見据えていないよ」

では、ボッタスはライコネンが老いたと考えているのか、それとも年齢を重ねたことで新たな脅威となったと考えているのだろうか。

「僕はキミの年齢をどうこう言うつもりはない。この競技は選手の年齢層が比較的広いからね。20代もいれば40代だっている。パフォーマンスは個々人の能力そのものだ」

なお、今シーズン何度もライコネンと競い合っているトロロッソのロシア人ドライバー、ダニール・クビアトは年齢についての質問が無意味だと言わんばかりにこう答えている。

「まず、誰かが40歳になったと聞いても、僕には一切、老いただなんて感じられないよ。それに、F1はドライバーが長期間、高いパフォーマンスを維持できるスポーツだと思っている。今シーズンはタイヤをうまく機能させられたかどうかがレースの結果に直結する傾向が弱くなったと思うけど、それでも難しいタイヤだし、僕は経験が助けになると考えている。正直言って僕にはキミは年老いて見えない。スターティンググリットで彼はいたって普通のレースドライバーのひとりさ。個人的に言えば、少なくとも45歳までは、僕だってより高い次元でレースができると信じているよ」



今号の
レポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

“古き良きサーキット”は熱狂する観客を受けとめられるか?

来シーズン、じつに35年の時を経て復活を果たすことが決定したF1オランダGP
オランダ国内での盛り上がりは、すでにチケットがほとんど完売状態になっているという状況が如実に物語っている

Translation : 神田美穂(Miho Kanda)
Photo : Jumbo

1985年を最後に、オランダでF1は開催されていない。F1のプロフェッショナル化にともないサーキットに対する要求も厳しくなったため、慢性的な資金不足に陥っていたザンドフールトがカレンダーに残る術はなかったのだ。

最後のオランダGPから約30年後、マックス・フェルスタッペンがF1の舞台に登場。すぐに頭角を現した彼はレッドブルに移籍し、昇格初戦で見事に優勝を飾った。彼の活躍を受けてオランダではF1に対する関心が急激に高まり、ミハエル・シューマッハー全盛期のドイツと同等か、それ以上の熱狂ぶりを見せている。フェルスタッペンの父ヨスが参戦していた90年代にもたしかに関心は高まっていたが、ヨスはジュニアフォーミュラ時代の速さをF1で発揮することはできなかった。それに比べ、息子のほうは常に優勝争いに絡む活躍を見せているため、その期待感は比べ物にならない。

それだけに、オランダGP復活の機運が高まるのも当然と言えよう。オランダ国王のいとこであるオラニェ公ベルンハルト殿下は、自身の投資会社チャップマン・アンドレッティ・パートナーズ(企業名からもモータースポーツに対する情熱が感じられる)を通じて、ザンドフールトを買収。F1のプロモーターであるリバティ・メディアと交渉を始めると、ビールメーカーのハイネケンやオランダにおけるフォルクスワーゲングループ・ブランドのインポーターを担うポン・グループ、スーパーマーケットチェーンのユンボなどといったスポンサーも獲得した。そして今年5月、フォーミュラ・ワン・グループとオランダGP運営組織との間で契約が成立。35年ぶりにオランダでF1が開催されるという知らせに、国民は沸いた。

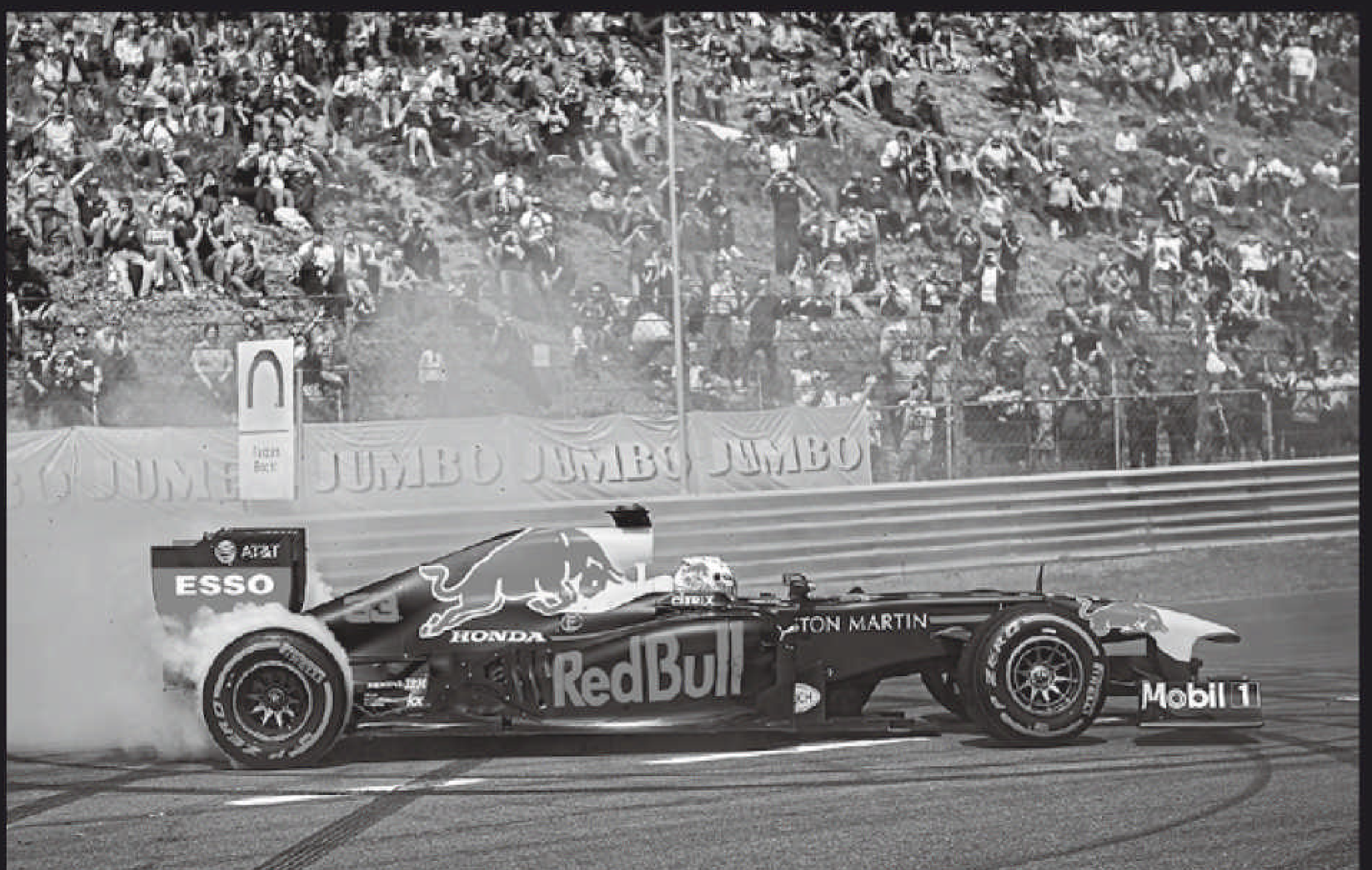
元F1ドライバーで、このイベントのスポーティングディレクターを務めることになったヤン・ラマースは「我々の想像以上に反響は大きかった」と語る。なんと、オンラインのチケット販売システムには、100万超の申し込みがあったというのだ。ザンドフールトの収容人数は10万5000人なので、すでに完売状態だと言える。なお、ラマースによると、全体の70%がオランダ人によるものだという。

これだけの観客をいかにさばくかということが大きな課題だ。というのも、サーキットと最寄りの高速道路の出口は15kmほどの距離だが、その間には2本の主要な道路があるだけで、さらにハールレムの街を通過しなければならない。つまり、大渋滞が発生すること間違いなしなのだ。そこでオーガナイザーは、公共交通機関を利用して、最寄りの駅からサーキットまで10分歩くか、オランダの主要な移動手段である自転車を利用するように呼びかけている。

また、サーキットの改修も行なわれる。複数のコーナーでランオフエリアを拡大するほか、メインストレート手前の最終コーナーはもう少しスピードが出るようにバンクがつけられる。180度旋回するかの有名なターン1、ターザンカーブ進入のブレーキングで、DRSも利用しつつオーバーテイクの機会を増やすことが狙いだ。起伏に富み、いくつかのコーナーにはグラベルベッドが残っていることから、このコースは真の“昔ながらのサーキット”だと言われているが、ありがたいことにその特徴の多くがそのまま生かされることになりそうだ。

「モータースポーツの歴史という観点から考えても、ザンドフールトはとても重要だ」と、ラマースは指摘する。「64年、ホンダはデビューの1週間前に、ここでF1マシンをお披露目した。67年にはロータス49とコスワースDFVエンジンがここでデビューしている。さらに83年、ポルシェTAGターボエンジンはここで初レースを迎えた。そして来年、マックスがホンダ製パワーユニットを搭載したマシンでポールポジションを獲得し、優勝でもしようものなら、どれほど素晴らしいことか」。

オランダGPが来年、ついに復活を果たす。期待が高まっているのは誰の目にも明らかだ。



今年5月に開催されたユンボ・レーシング・デイでは、ザンドフールトに10万人ものファンが集結。ラマースによると、「ザンドフールトは海沿いのリゾート地なので、晴れた日には渋滞する」らしいが、オランダGP当日はどんな状況になるのか。

全日本MS会議 vol. 226

議題 GT300とGT3の在り方

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）

スーパーGTのGT300クラスでFIA GT3車両が多数派になって久しい。そりゃそうだろう。自分で一から開発するより既製品を買って走らせるほうが手っ取り早い。しかも世界の名だたるメーカーが販売するGT3は完成度だって高いし、そもそも速い。

GT3では車両に関する改造は基本的に禁じられていて、壊れたら公認部品を買ってきて交換することしかできない。その結果、機械的な性能差は理屈上、発生せずイコールコンディションが保たれる。これもプライベートチームにとってはありがたい仕組みだ。

その代わり、ちょっと壊れただけでも結構なお値段の公認パーツを買って「交換」しなければならず、メンテナンスは交換作業ばかりになって、本来メンテナンスガレージが売り物にしてきた「技術」は活躍の場を失いつつある。

そういう問題があるとはいえ、GT300クラスにGT3が増えるのは市場原理に照らしてみても当然といえば当然で、これが時代の流れというものなのだろう。ところが最近ちょっと首をひねらざるをえない空気がある。

GT3は、BoPというシステムでさまざまな車両の性能を調整し競争力を平均化しているのはご存じのとおり。さまざまな種類のクルマがデッドヒートできれば、戦っているほうも楽しければ観戦するほうも楽しい。BoPは車両の改造禁止と並んでGT3というカテゴリーの真髄であり、こうした規則がGT3の世界的な隆盛を支えていると言える。

ところがスーパーGTに目を移してみると、「あれれ？」と複雑な気分になる。というのも、GT300クラスではタイヤメーカーを自由に選択できるからだ。元をたどれば、現在GT300クラスの多数派になったGT3車両は、GT300クラスが“FIA GT3車両も参加は認めますよ”という承認を受けて、あえて言うならば特例のもとでエントリーしている立場である。その結果、基本的にワンメイクタイヤで開催されるFIA-GT3レースとは違い、タイヤはマルチメイクとなっているのだ。

ところが、マルチメイクだとタイヤメーカー間の技術競争が始まってしまう。ただ単にメーカー間で競争が行なわれるだけではなく、同じメーカー内でも、一般チームが手に入れられない開発スペックが生まれ、一部チームに供給されることもあるようだ。その結果、タイヤ性能がかなり大きな幅でバラついている形跡がある。

言うまでもなくタイヤはレーシングカーの走行性能を最終的に決定する重要なコンポーネントである。そこで性能差が生じてしまっては、本来のBoPの意味が薄れ、GT3の利点が薄まってしまう。事実、「これだけタイヤの性能差があると順位を変えられない。レースがおもしろくない」と漏らすチームもあると聞く。

あくまでも「GT300はGT3レースではない」と、GTAが毅然とした立場を守れるならばそれはそれでひとつの道だと思うけれど、近年のGT3勢の動向を見ていると少しだけ心配になる今日この頃である。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い

Lap 36

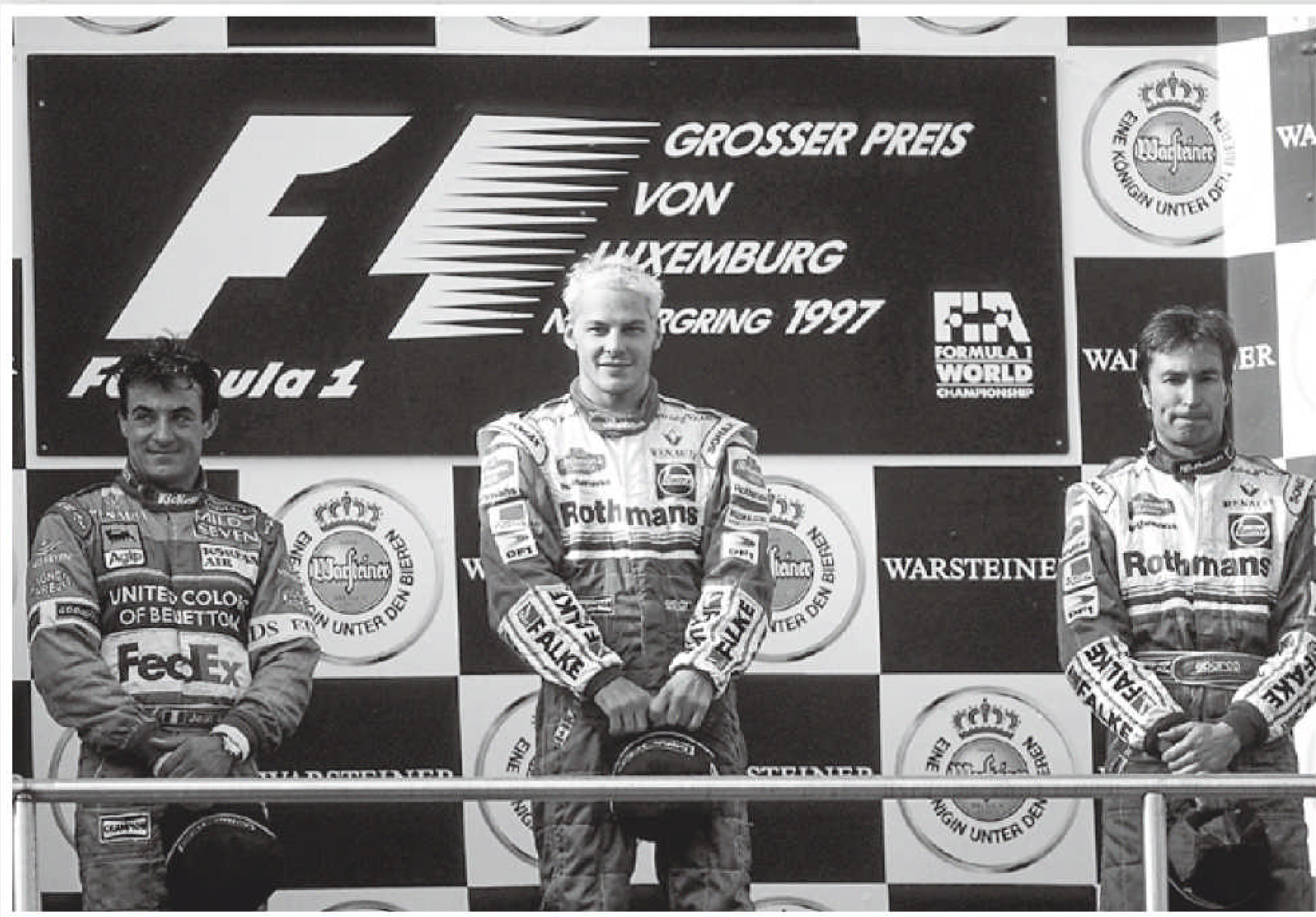
Text : auto sport　Photo : Sutton



Formula 1

｜第15戦｜ルクセンブルクGP

来月、22歳の誕生日を迎えるマックス・フェルスタッペンが生まれた当時のF1の様子を振り返ってみよう。ブリヂストンが新たに参入した97年は、ウィリアムズのヴィルヌーヴ対フェラーリのミハエル・シューマッハーというタイトル争いが熾烈を極め、最終戦での接触によりシューマッハーがポイント剥奪になったことが話題を呼んだ。このニュルブルクリンクでヴィルヌーヴはシーズン７勝目。片山右京と中野信治、ふたりの日本人ドライバーはともにリタイアに終わった。２日後にマックスの父となるヨス・フェルスタッペンも、完走できずにレースを終えている。




J.アレジ
［ McLaren Mercedes ］


J.ヴィルヌーヴ
［ Williams Renault ］


H-H.フレンツェン
［ Williams Renault ］

auto sport No.1513 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

7/29 [mon]

F1 ルノーのトランスポーターがドイツからハンガリーへ向かう道中に事故を起こす

7/30 [tue]

F1 これまでルノーのアドバイザーを務めてきた元F1世界王者アラン・プロスト、同チームの取締役に就任

RALLY WRC日本ラウンドを見据えて今年11月に開催される『Central Rally Aichi/Gifu 2019』のラリーガイドが公開され、暫定のアイテナリーとルートマップが判明

7/31 [wed]

F1 ハースがハンガリーGPでも2台をそれぞれ異なる仕様で走らせることを明らかに

8/1 [thu]

WRC WRC第9戦フィンランド デイ1 SS1が行なわれ、ティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップに立つ。2番手にオィット・タナック（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にクリス・ミーク（トヨタ・ヤリスWRC）

8/2 [fri]

WRC WRC第9戦フィンランド デイ2 SS2〜11が行なわれ、ヤリ・マティ・ラトバラが総合トップに浮上。2番手にミーク、3番手にエサペッカ・ラッピ（シトロエンC3 WRC）

『オートスポーツ』No.1512 発売

8/3 [sat]

F1 第12戦ハンガリーGP 予選 レッドブルのマックス・フェルスタッペンがポールポジションを獲得。2番手にメルセデスのバルテリ・ボッタス、3番手に同じくメルセデスのルイス・ハミルトン

F2 第8戦ハンガリー レース1 DAMSのニコラス・ラティフィが優勝。2位にARTグランプリのニック・デ・フリース、3位にカンポスのジャック・エイトキン

F3 第5戦ハンガリー レース1 ARTグランプリのクリスチャン・ルンガーが優勝。2位に同じくARTのマックス・フュートレル、3位にHWAレースラボのジェイク・ヒューズ

GT 第5戦富士 予選 GT500クラスはMOTUL AUTECH GT-Rが、GT300クラスは埼玉トヨペットGB マークX MCがポールポジションを獲得

WRC WRC第9戦フィンランド デイ3 SS12〜19が行なわれ、タナックが総合トップに浮上。2番手にラッピ、3番手にラトバラ

8/4 [sun]

F1 第12戦ハンガリーGP 決勝 ハミルトンが優勝。2位にフェルスタッペン、3位にフェラーリのセバスチャン・ベッテル go to p.32

F2 第8戦ハンガリー レース2 プレマのミック・シューマッハーが優勝。2位にカーリンの松下信治、3位にDAMSのセルジオ・セッテ・カマラ

F3 第5戦ハンガリー レース2 プレマのマーカス・アームストロングが優勝。2位にハイテックGPのレオナルド・プルチーニ、3位にヒューズ

GT 第5戦富士 決勝 GT500クラスはWAKO'S 4CR LC500が、GT300クラスはT-DASHランボルギーニ GT3が優勝 go to p.52

WRC WRC第9戦フィンランド デイ4 SS20〜23が行なわれ、タナックが優勝。2位にラッピ、3位にラトバラ

8/6 [tue]

F1 サウジアラビアがグランプリ開催についてリバティ・メディアと話し合いを行なったとの報道

FE 2018/19シーズンをBMW iアンドレッティ・モータースポーツで戦ったアントニオ・フェリックス・ダ・コスタ、チームとの合意のもと、DSテチーターに移籍へ

TCR ヒュンダイ・モータースポーツ、9月にTCRの電動車版であるETCRのレーシングマシンを公開することを明らかに

8/7 [wed]

F1 メキシコGPのプロモーター、ソーシャルメディア上で新たに3年契約が締結間近だと発表

8/8 [thu]

F1 メキシコGPのプロモーターとフォーミュラワングループの間で新たに契約が結ばれ、同GPが2022年まで継続されることが決定

FE 昨季トロロッソからF1を戦ったブレンドン・ハートレー、2019/20シーズンに向けてGEOXドラゴンと契約

8/9 [fri]

INDY マクラーレン、アロウ・シュミット・ピーターソンと戦略的パートナーシップを結び、2020年にフルシーズンエントリーすることを発表

TCR TCRの電動車版であるETCRについて、計画からわずかに遅れがあるものの、2020年には複数回レースが開催される見とおしであるとの報道

8/10 [sat]

GT 公式テスト@SUGO 初日 GT500クラスは15台、GT300クラスは24台が参加。この日のトップタイムは、GT500クラスはKEIHIN NSX-GT、GT300クラスはSUBARU BRZ R&D SPORTがマーク

DTM 第6戦ブランズハッチ レース1 マルコ・ウィットマン（BMW M4 DTM）が優勝。2位にレネ・ラスト（アウディ RS 5 DTM）、3位にニコ・ミューラー（アウディ RS 5 DTM）

8/11 [sun]

GT 公式テスト@SUGO 2日目 この日のトップタイムは、GT500クラスはKEIHIN NSX-GTが、GT300クラスはHOPPY 86 MCがマーク

DTM 第6戦ブランズハッチ レース2 ラストが優勝。2位にミューラー、3位にロビン・フラインス（アウディ RS 5 DTM）

8/12 [mon]

F1 レッドブル、第13戦ベルギーGPから、ピエール・ガスリーに代わり、アレクサンダー・アルボンを起用することを発表。ガスリーはトロロッソに移籍

J-F3 B-Max Racing with motopark、第7大会もてぎで笹原右京を起用することを発表

8/13 [tue]

F1 ボッタスがサマーブレイク中にフォード・フィエスタWRCのテストを行なった際の映像がYouTube上に公開される

8/14 [wed]

F1 元F1世界王者のジャック・ヴィルヌーヴ、メルセデスのドライバーラインアップについて、来シーズンはエステバン・オコンを抜擢するのではなく、ボッタスを継続起用すべきと自身の見方を示す

8/15 [thu]

F1 ハースのチーム代表を務めるギュンター・シュタイナー、チームのテストドライバーであるピエトロ・フィッティパルディのスーパーライセンス取得に苦心

8/16 [fri]

IGTC スーパー耐久シリーズST-Xクラスに参戦しているGTNET MOTOR SPORTSが、第4戦鈴鹿10時間にNISSAN GT-R NISMO GT3で参戦すると発表。ドライバーは浜野彰彦、星野一樹、山田英二を起用へ

NASCAR NASCARドライバーで現在JRモータースポーツのチームオーナーとNBCの解説を務めているデイル・アーンハートJr.が乗ったセスナ機が、テネシー州エリザベストン空港に着陸した後、滑走路から外れ大破炎上したとの報道。アーンハートJr.ら乗員は全員無事

8/17 [sat]

F1 フェルナンド・アロンソが2019年シーズン中にレッドブルからF1復帰するオファーを拒否していたとの報道

INDY 第14戦ポコノ 予選が雨で中止に

SF 第5戦もてぎ 予選 TCS NAKAJIMA RACINGのアレックス・パロウがポールポジションを獲得。2番手にITOCHU ENEX TEAM IMPULの平川亮、3番手にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺

J-F3 第7大会もてぎ 第16戦 サッシャ・フェネストラズ（B-Max Racing with motopark F3）が優勝。2位に宮田莉朋（カローラ中京 Kuo TOM'S F317）、3位に大湯都史樹（TODA FIGHTEX）

8/18 [sun]

INDY 第14戦ポコノ 決勝 チーム・ペンスキーのウィル・パワーが優勝。2位にチップ・ガナッシのスコット・ディクソン、3位にチーム・ペンスキーのシモン・パジェノー

SF 第5戦もてぎ 決勝 平川が優勝。2位にcarrozzeria Team KCMGの小林可夢偉、3位にVANTELIN TEAM TOM'Sのニック・キャシディ go to p.16

J-F3 第7大会もてぎ 第17戦 宮田が優勝。2位にフェネストラズ、3位に小高一斗（カローラ中京 Kuo TOM'S F317）第18戦 フェネストラズが優勝し、今シーズンのタイトルを獲得。2位に宮田、3位に大津弘樹（ThreeBond F318）

8/22 [thu]

WRC 第10戦ドイツ

EVENT 公道パレード『鈴鹿モータースポーツフェスティバル』が開催

8/23 [fri]

WRC 第10戦ドイツ

『オートスポーツ』No.1513 発売 この号です

8/24 [sat]

INDY 第15戦ゲートウェイ

DTM 第7戦ラウジッツリンク

WRC 第10戦ドイツ

8/25 [sun]

IGTC 第4戦鈴鹿10時間

DTM 第7戦ラウジッツリンク

WRC 第10戦ドイツ

8/31 [sat]

F2 第9戦ベルギー

F3 第6戦ベルギー

9/1 [sun]

F1 第13戦ベルギーGP

F2 第9戦ベルギー

F3 第6戦ベルギー

9/6 [fri]

『オートスポーツ』No.1514 発売

OFF SHOT

WRCはちょっと早めの夏休みから明け、第9戦フィンランドから事実上の後半戦がスタート。優勝したタナックはフィンランドに拠点を置くトヨタWRTに所属し、圧倒的な速さを示していることもあり、隣国エストニア出身ながらなかなかの人気の様子です。タナックさん、ファンの目の前で見事に優勝できたことですし、来年も残留でお願いします！



※このページの情報は8月17日（土）時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1513 9/6

auto sport 2019年9月6日号（隔週金曜日発売）
2019年8月23日発売　第56巻第17号　通巻1513号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida
	髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋 Masahiro Takato
	高桑大輝 Daiki Takakuwa
	藤井由夏 Yuka Fujii
	上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
	平野 健 Takeshi Hirano
Art Director/ Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi
	片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo	吉田成信 Shigenobu Yoshida



as-web.jp

FROM PIT CREW

●スーパーGT第５戦富士500マイルではワコーズの「際どいピットイン」が物議をかもした（詳細は54ページ）。この取材をしていて個人的に思いあたったのはF 1カナダGPだった。トップを走行していたベッテルの「コース外からの復帰」について議論を呼んだ“あの一件”だ。乱暴に言えばジャッジする側のセンスが問われたわけだが、この点に関しては、コクピットに収まるドライバーの視界、コースの実情などを理解する服部尚貴氏が年間を通して公明正大にジャッジしているスーパーGTがF 1を上回っていると感じた。（田中）

●カレンダーのバッティング――これ、WECとスーパーGTを担当する自分にとっても悩ましい問題でして、今季でいうとここまで（GT岡山公式テストには行かず）WECセブリングに行き、（WECスパには行かず）GT富士に取材に行きました。そしてこの秋、ついにやってきますよ“今世紀（？）最大のバッティング”が。そう、WEC富士か、DTM最終戦ホッケンハイム（３台のスーパーGT車両が出場）か。めっちゃめちゃ悩みましたが、３カ月くらい前にハラを決めて結論を出しました。（答えはいずれ　なかの）

●「SFL関連で記者会見やるよ」ってことで、急遽マイカーでもてぎに向かいました。メディアは今回、スーパースピードウェイに駐車させてもらったのですが、これがなかなかの傾斜。自分のクルマはパーキングブレーキをガッツリかけても、ズルズルと動いてしまう有様だったのですが、なんとそれに気づいたのは帰るとき。「念のため」とリバースに入れておいた（MT車なので）おかげで事故は免れました。皆さんもMT車を坂道に駐めるときは、Rか１速に入れておきましょうね。ちなみに隣のランサーの人は輪止めをかけてました。（きゃりー）

●2019夏休み衝撃ニュース第１位は……「ガスリーとアルボンの緊急トレード」。リリース３回ぐらい読み直しちゃいましたよ。たしかにガスリーの前半戦は思うような結果は出なかったですが、それにしてもなんと無慈悲なこと。でもSFでの様子を見ていた側としては、まだまだこれからと思う気持ちもあります。緻密に丁寧に突き詰めていくドライバーだからきっと答えを見つけてくれるでしょう。トロロッソに“出戻り”じゃなくて、一から新しい気持ちで頑張ってほしいですよね。なんだか俄然スパが楽しみになってきました。（実はガスリー推し。F1後半戦もそろそろスタートです。yuka）

●今年から開催された「w-series」にエントリーし、シリーズ７位の成績を残した#85 小山美姫。euroformula openで現在ポイントランキングトップの#33「佐藤万璃音」。WRC「ラリードイツ」でヤリスWRCに乗る「勝田貴元」と、海外で活躍している日本人ドライバーが好成績を残している。彼(彼女)らの活躍は本当にうれしいニュースだ。現役F1日本人ドライバーが誕生するのも、時間の問題かもしれない。と思う今日この頃です。（少し体重が増えました　ヒラケン）

お詫びと訂正

auto sport No. 1512 74ページの86/BRZレースの記事において、「今季からクラブマンシリーズで戦う水谷」とありますが、正しくは「今季からプロシリーズで戦う水谷」でした。水谷大介選手、GR Tokyo Racing様、関係者のみなさまにご迷惑をおかけしましたことをお詫びするとともに、訂正させていただきます。編集部での校正時に誤った変更をしたことが原因です。今後はより一層の正しい報道の徹底を心がけてまいりますので、ご愛読のほどよろしくお願い申し上げます。

MOTUL AUTECH GT-R × BBS

進化する「懐の深さ」。

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda） 取材協力：NISMO

BBS × SUPER GT ELITES

Vol.05 NISMO

スーパーGT第5戦富士で、MOTUL AUTECH GT-Rが今季3回目のポールポジションを獲得。第4戦タイではWAKO'S 4CR LC500がPP。BBSユーザーが本来の速さを遺憾なく発揮している。GTの動向に明るい本誌読者の方々なら、ここでふと疑問が湧いたはず。BBSのホイールはピーキーなところがなくて扱いやすく、タイヤの持ちがいいので、決勝レースで安定して強いという特性だと聞いていたけど、一発も出るの？ と。

「一発は……出るんじゃない？（笑）」と富士で自身通算14回目のPPを決めたロニー・クインタレッリ。「2017年からBBSを履き始めたけど、最初のころは僕たちのクルマではセットアップを含めて微調整が必要でした。ホイール単体ということで言えば、タイヤの温まりに少し時間がかかっていたかな。でも、いまはいいバランスに近づいてきていると思う」。松田次生も「やはり一発もほしいので、リクエストは出しています。ただ、一発の方向に振りすぎると、ライフの面では厳しい傾向になりやすい。そのバランスを見ながら、随時改良してきてくれています。そこが大きいですよね」と話し、BBSが今季の一発の速さに少なからず貢献しているということで意見は一致していた。

ただ、第5戦富士は真夏の開催で、レース距離は800㎞。MOTUL AUTECH GT-Rのウエイトハンデは49㎏だ。タイヤへの負担という意味では非常に厳しいはずで、以前よりタイヤへの攻撃性が若干でも増えているのであれば、その影響が出そうにも思えるが、「セットアップでうまく合わせ込めていますし、このWHでもいいところを走れるという感触をつかめています」と予選後の次生の表情には自信があふれる。BBSの最大の特長のひとつでもあるタイヤの持ちの良さは失われていないようだ。もちろん、これらはクルマ全体やタイヤの進化も含めての話だが、BBSのホイールがパッケージのなかで機能しているということは間違いない。

その富士でのMOTUL AUTECH GT-Rはふたりの言葉どおり、ペース的にも他を圧倒するものがあり、レース中盤まで優勝に最も近い位置で走っていたが、セーフティカー導入タイミングが味方せず、3位フィニッシュとなった。「BBSでチャンピオンを獲りたい。ホイールもタイヤもいい感じできているからね」と口をそろえた両者。残り3戦、4年ぶりの王者奪還に向けて、足もとに不安はない。

長距離耐久も"勝負どころ"は一瞬
頭脳と集中力の極限バトル

狭き門を、すり抜けろ。

約800kmの長丁場、4回のピットストップをこなしながら
どんな作戦で戦い抜くのか。予選で下位に沈んだら、どう巻き返すか
そして、セーフティカーはいつ出るのか──
ウエイトもかさんでくるシーズン中盤の大一番
一瞬も気を抜けないボーナスポイント付きの真夏のロングレースは
タイトル争いのターニングポイントとなった

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：益田和久（Kasuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
Illustration：アラブルカ（ALABULKA）



まさか、燃料リストリクターを2ランクも絞られていることに加え、ウエイトハンデを36kgも積んでいる6号車ワコーズ4CR LC500が、前戦タイに続いて第5戦富士500マイルでも連勝を飾るとはいったい誰が想像しただろうか。しかも、シリーズ中、もっとも燃料リストリクターの影響を受けるコースでのことだ。

この第5戦で燃料リストリクターを絞られていたのは、ワコーズのほかに37号車キーパートムスLC500（2ランク＋34kg）と38号車ZENTセルモLC500（1ランク＋44kg）の計3台。純粋なスピードだけで言えば、このなかでは38号車が週末を通して速さを見せていたが、レース70周目に右フロントのホイールナット脱落によっ

K.Masuda

て戦線離脱。37号車は最終的に4位に入ったものの速さ自体は〝ハンデなり〟だった。

それに対して、6号車はもっとも厳しいハンデを受けながら勝利した。その勝因のひとつに挙げられるのは10周目に行なった3度目のルーティンピット。一部ドライバーのSNSなどでは「スーパーGTで禁止されているセーフティカー（SC）中のピットインだったのではないか」という疑念の声も上がっているがそれは違う（詳細は54ページ）。

また、6号車の優勝はたしかに運を味方につけたかたちではあるが、じつはそれだけが勝因ではない。そもそもあのピットインの〝絶妙なタイミング〟にも裏付けはあった。

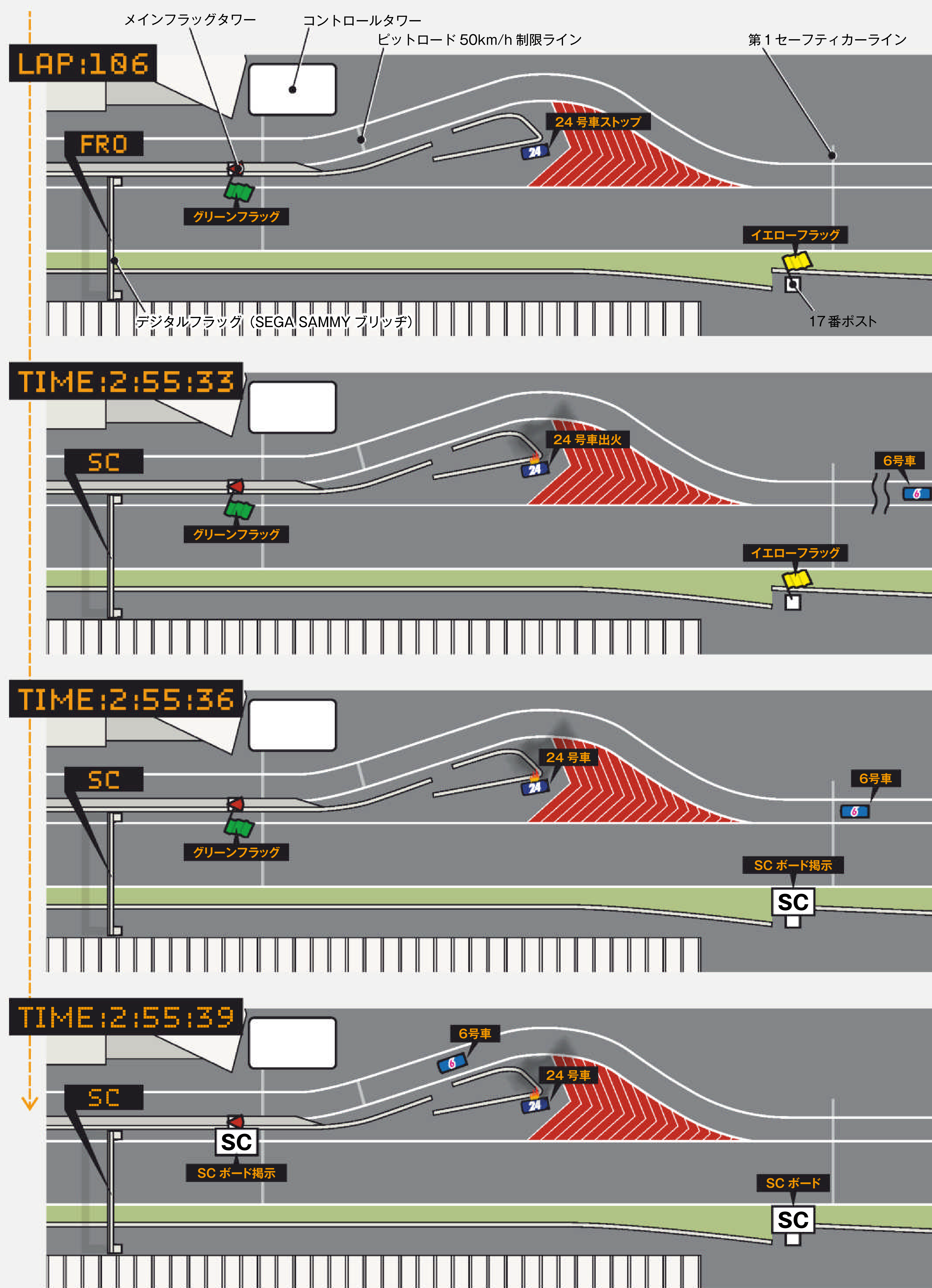
「（70周目に）38号車が100Rでクラッシュした際、SCが入るまでにタイムラグがあったんです。あのときに『今日はSC導入までに比較的時間がかかる〝流れ〟なんだな』ということを（脇阪）寿一監督と話していて『次、似たようなシチュエーションになったら、SCが出る前にすぐにピットへ入れよう』と話していたんです。そうしたら24号車があの位置で止まった。ストレートで（17番ポストで）イエローフラッグが振られていたため、追い抜きもできずに本来のペースで走れない可能性があったから、24号車から火の手が上がる前にピットへ入れることを決めていたんです」（阿部和也エンジニア）

結果論といえばそれまでだが、ただ偶然に6号車のもとに勝機が転がり込



Lap106 SUPER GT Rd.5 FUJI 500 MILE RACE

ワコーズが敢行した紙一重のピット



ALABULKA

スーパーGT第５戦富士で勝敗を決したワコーズ4CR LC500（６号車）のピットタイミング。あのときの詳細を解説しよう。
①GT500トップ車両が105〜106周目に差しかかったときだった。リアライズコーポレーションADVAN GT-R（24号車）がトラブルのためピット入口付近にマシンを止めた。このとき17番ポストではイエローフラッグが、メインフラッグタワーではグリーンフラッグが掲示されていた。メインストレート上にあるデジタルフラッグは「FRO」（ファースト・レスキュー・オペレーション）が表示されていた。
②その後、24号車が火災に見舞われたため、レースコントロールはすぐにセーフティカーの導入を決定。レース開始から２時間55分33秒が経過したときのことだった。この瞬間、スイッチひとつで操作できるデジタルフラッグはすぐに「SC」（セーフティカー）に切り替えられたが、17番ポストではイエロー、メインフラッグタワーではグリーンが掲示されていた。なお、ドライバーブリーフィングをはじめ、監督ミーティングなどでは日頃より「デジタルフラッグは“インフォメーション”としての役割」であり「競技の判定は各ポストのフラッグが優先」とアナウンスされている。こうした事情を知らない観客や視聴者には「デジタルフラッグではSCが出ていたのに６号車はピットに入った」という誤解を招いたかもしれない。
③そのおよそ３秒後（２時間55分36秒時点）、24号車の状況を目の前で確認できている17番ポストでは、管制からの一斉連絡を受けていち早く「SCボード」を掲示した。このとき６号車はほぼ第１セーフティカーライン寸前のところで、たしかに際どいタイミングではあった。スーパーGTではSCが出たあとのピットインが禁止されているためだ。17番ポストの競技判定ラインには第１SCラインが用いられているため、ルール上は「17番ポストでSCボードが掲示される前までに第１SCラインを超えていればピットインが許される」ことになる。今回のケースはまさにこの微妙なタイミングだった。服部尚貴レースディレクターは「第１SCラインをほぼ通過しようかという６号車は、すでに17番ポストの確認が難しい位置にあった。したがって、あの瞬間に６号車のドライバーが注視し、従うべきポストはメインフラッグタワーだった」という判断によりピットインは際どいタイミングではセーフの判定が下された。
④さらに、その３秒後（２時間55分39秒時点）にメインフラッグタワーから「SCボード」が掲示されたが、このとき６号車はすでにピットロードの50km/h制限ライン直前までやって来ていた。

N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

前戦タイでは予選のQ1とQ2のあいだに、今回は決勝直前のグリッドでダンパー交換を行なったワコーズ。いずれの決断も奏功して、リザルトに結びつけることができた。なお、トヨタ／レクサス陣営は来季よりGT500にスープラを投入することをアナウンスしている。つまり、レクサスブランドとしてGT500を戦うのは今季が最後。ちなみに、レクサス初年度（当時の車両はSC430）は2006年で、この年は脇阪寿一／アンドレ・ロッテラー組が制している。

んできたわけではなかった。レース勘を駆使して〝流れ〟を読み、さらに自分たちの持てるパフォーマンスを極力出し切ろうという姿勢によって、決断されたピットタイミングだった。

何よりSCが出る直前の段階で、もっとも厳しいハンデを受けていた6号車が、トップのモチュール オーテックGT-Rと約4秒差の2番手につけていた事実を見逃してはならない。

「今回は5月の富士よりも気温が高く空気密度も低いので、本来であればダウンフォースを稼ぐためにリヤウイングは立たせたい。ただ、僕らのクルマは燃リスを絞られているから、そんなことをしたら勝負権を失ってしまう。レーキ（車両の前傾姿勢）だって、つければある程度走るようになるけど、ドラッグが増えてしまうので安易にそれもできない。そうしたなかで、走れるクルマを作れたのは大嶋（和也）のフィードバックでした」

通常であればレース開始前のウォームアップ走行ではスタートを担当するドライバーが20分間の枠を使って最終確認を行なうのが定石。ところが、この日の6号車は山下をわずかに走らせると、すぐに大嶋に代わった。タイでの勝利をつかみとったときと同様に、大嶋のセッティング能力を最大限に活かした戦い方だ。

「決勝前日の夜に工場に帰って新たなバンプラバーを作ってきたことも、スタート直前のグリッドでダンパー交換に踏み切れたのも大嶋の的確なコメントがあったからこそ。ストレートスピードをある程度確保したうえで、そこそこ曲がって、なおかつリヤタイヤをいたわるセットにたどり着けたのはアイツのおかげなんです」と阿部エンジニアは熱弁する。

限られた時間のなかで大嶋と阿部エンジニアが的確にクルマを仕上げ、山下がそのパフォーマンスを発揮する――タイで結実したチームルマンの必勝パターンが富士の長距離レースでも再び機能した。今回の値千金の一勝によって、ワコーズはランキング2位以下を16点以上も引き離したが、実際はそのポイント差以上の力強さを感じる。まだ今季も3戦を残すが、早くも王座を射程圏内にとらえはじめた。

ZENTのクラッシュにみるGTのシビアさ
ナット不良でなければ「対策」は難しい

Text：角田五十四（Isoshi Sumida）


S.Yoshida

ピットアウトして第３スティントを走り始めたばかりの立川祐路から、「クラッシュした！ ハンドルがきかなかった！」という無線が入った。モニターには、バリアに突っ込んだZENT LC500の姿が映し出されていた。「原因はナットトラブルまたは作業ミスのどちらか」（村田淳一工場長）だという。充分なトルクで装着されたホイールは、その内側に打痕がしっかりと残るのだが、問題があった右フロントの痕跡は弱かった。チームは録画しておいたピット作業の動画を確認したが、作業ミスらしき様子はほとんどなかったという。「唯一あるとすれば、ガンを打つ時間が長かった点」と村田工場長は言う。通常、トリガーを引けば「ガガ！」と一瞬で締まるものが、「ガガガガ！」とわずかに長かった。これは何かしらの抵抗があった可能性もある。問題なのは、多少の異常があったとしてもある程度は締まってしまうことがあるということ。そしてその異常の有無は周囲からは判別不可能で、締めている本人にも「伝わることもあれば伝わらないこともある」のだそうだ。

ナットの不良が原因ならばその強化品を作る、あるいは使用前の点検を徹底すればいいのだが、作業ミスだった場合、今回の事例の対策は難しい。ナットをはめる際、ソケットに添える左手でソケットごとねじりながら内部のナットをネジ山に合わせていくしかなさそう。当然それは１秒２秒のロスが生まれる。「チームとしても、スピードを求めすぎていたかもしれない」と村田氏は言う。セルモのピット作業はGT界でもトップクラスの速さを誇り、右側担当のメカニックは経験豊富でミスも少ないという。それでもわずかなほころびが見え隠れするスーパーGTは、じつにシビアな戦いを強いられている。

スタート直後はauの中嶋一貴と見応えあるバトルを展開し、ポジションを守ったまま第１スティントを終えた。バトンを受け取った石浦宏明は、軽量のケーヒンNSXに次ぐハイペースで順調そのもの。ピットの雰囲気もイケイケだった矢先……。クラッシュ後、ピットに戻って来た立川は言葉少なにサーキットを後にしたという。


S.Yoshida

au、好走も無念の接触――
「ほぼ1基目」の恐るべきポテンシャル

Text：角田五十四（Isoshi Sumida）

S.Kusakai


300のマシンが前に２台いる状態でダンロップコーナーを立ち上がり、１台をその直後に抜き、続く第13コーナーでもう１台のインを突いたが、そこで接触してしまった。マシンは左フロントのアームが曲がり、アップライトも損傷していたという。

レース前、ワコーズLC500のスタッフがこう語っていた。「タイで勝てたけど、あのレースで一番スピードがあったのは36号車だと認識している。だから気は抜けない」と。

その言葉どおりに、流れはau LC500に傾きかけていた。BSを履くレクサス勢は、多くがハードコンパウンドを軸に組み立てていたが、auはミディアムを中心に考えていた。日差しが強いスタート直後はやや厳しかったが、関口雄飛が担当した第２スティント中盤から気温の低下とともにコンディションがタイヤとマッチし始めていた。

第３スティントを担当した中嶋一貴のペースは良く、涼しい時間帯のゴールに向けてすべてが順調だった。関口に交代する、まさにその周に一貴から「終わった」と無線が入る。第13コーナーでGT300のマシンと接触してしまったのだ。ピットに戻った一貴は、チームに謝罪した。

今回からレクサス勢は今季２基目のエンジンを投入したが、auは第２戦でブローしたためその翌戦から２基目を入れ、そのまま継続している。つまりほぼ１基目の性能のまま、トップに絡めそうな勢いがあった。ライフの問題から、今後３基目投入は避けられないようだが、そうなったラウンドはぶっちぎりそうである。

Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

フロントロウ独占から3位に終わったニッサン陣営の後半戦プラン

“2号機”は逆転タイトルへの切り札となるか

Text：有冨誠一郎（Seiichiro Aritomi）

K.Kobayashi



最大ウエイトハンデで臨むオートポリスは標高が高い。各陣営ともターボの能力限界まで使っている現状からすると、WH50kg超で段階的に絞られる燃料リストリクターのステージが上がることの不利が多少減る状況も考えられる。GT500の戦いを巡る要素は複雑さを増している。

レクサス、ホンダとも年間2基と制限されているエンジンの2基目を投入した。しかしニッサンは開幕戦から使用している1基目を継続使用。開発が遅れた結果なのだろうか？

「そんなことはないですよ。マイレージが残っている状態であれば、思い切り壊すくらいの勢いで使うことができるので、それはどちらも選択肢があるんです」と説明するのはニッサンの松村基宏総監督。「もし4戦を前提として設計しているのであれば、そういう選択はできないですが、我々は5戦分の距離を前提としています。後半5戦を1基で戦う考え方もあれば、前半5戦で使うこともできます」。

「思い切り使う」とはターボのブースト圧を上げて、熱効率の高い領域でエンジンに仕事をさせること。それは予選一発だけの話ではないと松村総監督は語る。「決勝に対しても、どこまで攻めることができるかは当然確認にしています。同じスペックのエンジンで、どれぐらい攻めるとどれくらいの負荷があるのか、耐久試験をした上で分解して確認してから、どこまで攻めるかを決めています。これは通常のルーティンワークです」。

予選ではフロントロウを独占したものの、「ストレートをみていると、立ち上がりは彼ら（レクサス）の方が速くて、後半で同じくらいのスピードになっているだけ」と、その攻めて使った1基目のパワーがライバルを上回ったと松村総監督はみていない。2基目ではそれを上回ることを当然目指しているはずだ。「それはノーコメントですけど（笑）、想像してください。まだ（チャンピオンを）諦めていない」。

ライバル2社はいずれもプレチャンバー（副燃焼室）を投入している。燃焼室内のスパークプラグを覆うプレチャンバーはピークパワー向上にメリットがある反面、過渡領域で安定した燃焼を維持するためにはデメリットもあるという。特殊燃料のF1と比較すると、市販ハイオクを使用しなければいけないGT500では、マイナス面が大きく出る傾向にあるようだ。

「研究はほぼ終わっています。いい面はあると思うのでひとつの選択肢ではあります。トータルで燃焼のコンセプトをどうするのかという話で、それにClass1（DTMとの共通規定）ではプレチャンバーが禁止されていますからね。両方に対応するエンジンにするのか考えなければいけません。我々の〝2号機〟がどうか、そこは明言しません」

R.クインタレッリ自身初となる1シーズン3回目のPPも優勝につなげられなかった。レース前半は安定してトップを走行するも、ピット4回のうち3回目でライバルに裏をかかれる形となってしまった。



T.Moriyama

松村総監督は〝2号機〟へのプレチャンバー投入の有無について明言を避けた。しかし、いずれによせ〝1号機〟を上回る性能を〝2号機〟が有しているのは間違いないであろう。しかも残りは3戦であり、それぞれのラウンドのレース距離は、300km、250kmと短い。エンジン運転全体マイレージが少ないということは、それだけ攻めたエンジン運用方法が採用できる。

ここから後半戦、選手権ポイントで追うニッサン対逃げるレクサスという図式のなかで、ニッサンの手中に新スペックエンジンというひとつの〝カード〟があることは明らかになった。各車両のパフォーマンスとともに、陣営としてどう動くのか、どのようにレースをするのかも重要となってくるだろう。さらにオートポリス、SUGO、もてぎといずれもNSX-GTが得意とするコースである。チャンピオンシップを戦う当事者にとっては難しい展開が予想される。

T.Ogasawara



「去年も黄旗無視のペナルティがなければ勝ててたくらいペースがよかったし、第2戦も予選では大外ししたけど決勝はよかったので、ある程度の（決勝セットの）プランはありました」と伊与木仁エンジニア。

S.Yoshida

決勝で急浮上したレイブリックの戦い方

“おつりの4秒”と名台詞

Text：中野一史（Kazushi Nakano）

第3スティント終盤、目前のモチュールGT-Rはセーフティカー解除と同時にピットレーンへと飛び込んでいった。視界が開けたレイブリックNSX-GTの山本尚貴はラスト1周をフルプッシュ。セオリーどおりの戦術でピットに滑り込むと、ここでチームは勝負に出る。給油時間を4〜5秒削り取り、確実にモチュールGT-Rを逆転できる位置へとジェンソン・バトンを送り出したのだ。

路気温の低下とともにハードコンパウンドのタイヤとマシンが良いマッチングを見せ始め、ペースも良好。目論見どおりバトンはモチュールGT-Rの7秒程度前方で周回を重ねることに成功する。だが、2番手の座はまだ盤石ではなかった。最後のピットストップではその分、多めの給油が必要となるからだ。7秒のマージンは、〝嵐の前の静けさ〟。ホンダとニッサンのエースカーによる2位争いは、最終スティントで決することとなった。

145周目、再びモチュールGT-Rの1周後にピット作業を行なって山本がコースに復帰すると、果たして削り取った給油時間分の〝おつり〟は、しっかりと返ってきた。アウトラップを終えるとマージンは2秒、そして翌周にはロニー・クインタレッリが背後にピタリとつく。ロニーは「いつでもいってやるぞ」という気配を醸し出し、赤いマシンを左右に揺さぶっている。山本の履くミディアムタイヤはウォームアップこそ良かったものの、内圧設定がやや低く、それが上がりきる前に最大の勝負どころがやってきてしまった形だ。再逆転の予感が漂う。

だが、ピットには山本からじつに頼もしい無線が入った。

「相手の心が折れるまでプッシュする」

虚勢を張って出た言葉ではない。ミラーに映るモチュールGT-Rのアグレッシブな動きを目にして、コクピットの山本は緊張や不安ではなく、逆に冷静さを覚えていたという。

「あれだけタイヤ使っていたら、向こうが先に落ちるなと思いました。最初だけ抑えどころを抑えれば守れるな、と。ロニーさんが暴れてくれたので、僕は冷静でいられた」

その後ロニーは力尽き、レイブリックは10番グリッドから2位表彰台をもぎとった。

この第5戦を迎えるまで、昨年王者はわずかに入賞1回。前戦タイの同士討ち含め、結果の残らないレースが続いていた。今回の富士でも走り出しは好調とは言えなかったが、チームは決勝ペースには自信があったという。14番手に終わった公式練習直後のサーキットサファリで、決勝向けのセットアップがある程度見えていたというのだ。そのためか、予選Q1落ちを喫したあとでも、チームにはどこか余裕と自信が感じられた。予選一発よりも、決勝重視。長距離レースを熟知した戦い方で、タイトル争いになんとか踏みとどまった、とも言える。

「（ゼッケン）1番に恥じない戦い方ができたと思う」と山本。ランキングトップとは31点差。〝ホンダ勢最上位〟のゼッケン1にとって、正念場はまだまだ続く。

トーンダウンするベルガーの発言 果たして何台が来日する?

Text : 貝島由美子（Yumiko Kaijima）

予選日、DTMのプロモーターであるITRの代表、ゲルハルト・ベルガーが来日。GTAとの合同記者会見が行なわれ、11月に富士で開催される特別交流戦のフォーマットや性能調整などについて詳細が明らかになった。気になるDTMサイドからの参加台数やドライバーについて、富士ではベルガーから「6〜10台を持ってきたい」という話があったが、7月のDTMノリスリンク戦で取材をした際には、この台数について「10台以上」とコメントしていたことを考えれば、若干トーンダウンしている感は否めない。現在、DTMに参加しているワークスカーは、アウディ6台、BMW6台。その他のアウディ2台とアストンマーティンの4台はプライベーターという扱いだ。つまり、自動車メーカーの支援が受けられないチームとなる。ノリスリンクでアストンマーティンの首脳に「次は富士でお会いしましょう」と声をかけた時、非常に微妙な表情をしていたのが気になるところ。富士での会見後、ベルガーに「いつ最終的な台数の発表するのか？」と突撃すると、「ブランズハッチ戦（8月11日決勝）の後に会議があり、そこで最終決定して発表する予定だ」と語っていたが、本稿締切段階ではまだ発表に至っていない。そこには、各メーカーやチームの懐事情も大いに関係している模様だ。ノリスリンクでも富士でも、ベルガーは「3メーカーのクルマを持ってくる」と明言していた。なるべく多くのマシンが日本で見られることを期待したい。

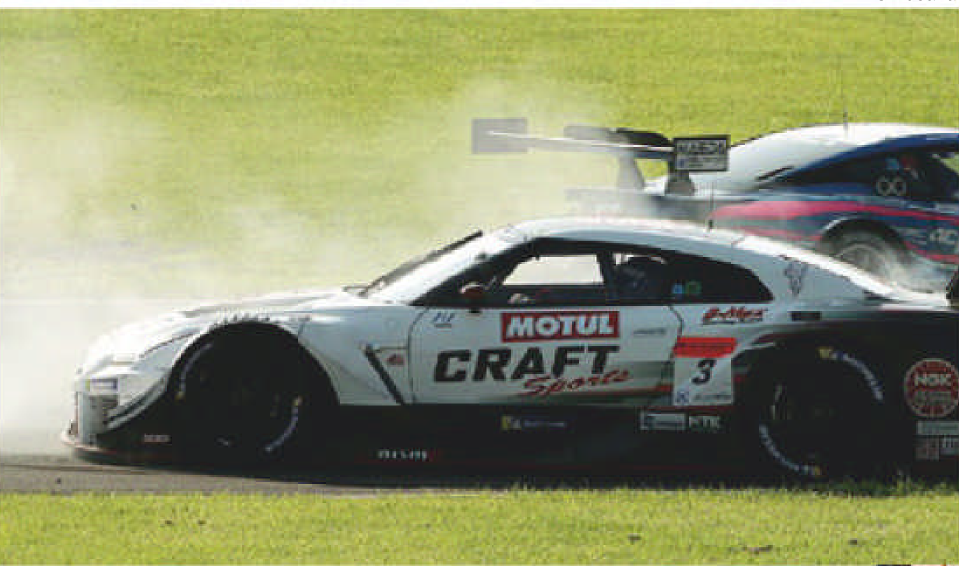


T.Moriyama

会見では特別交流戦の一部概要も発表、土日ともに予選・決勝を行ない、決勝は55分＋1周、四輪タイヤ交換が義務付け。DRSとプッシュ・トゥ・パスは採用されない。

じつは「いま、一番速いクルマ」 クラフトスポーツにご用心

Text : 中野一史（Kazushi Nakano）



S.Kusakai

セーフティカー明け、ダンロップ進入でイン側のウェッズとマコヴィッキが接触（裁定はレーシングアクシデント）。「最初のスティントはタイヤの内圧が高くて少し苦労したけど、第3スティントは強かった。接触は残念だったけど、11番手から3番手まで挽回できたわけだし、僕らはコース上で一番速いクルマだった」と、ファステストもマークしたマコヴィッキ。



M.Kamio

ドライバーふたりを“外部”から招いて新たなスタートを切った今季のクラフトスポーツGT-Rは、当初から第5戦での表彰台獲得を狙っていた。テストの機会も少ないなか2度目の富士となること、そしてGT-Rの得意とするコースであることが、その理由だ。予選は赤旗の影響もあり「悔しい」（平手晃平）2番手となったが、前戦タイも予選3番手と「ベースとなるセットができてきた」（田中利和監督）うえに、ドライバーふたりの順応もレースごとに進んでいる。レースではフレデリック・マコヴィッキの接触やブレーキトラブルがあり結果は残らなかった。だが、一時はトップに立ち、ピックアップに苦しむモチュールGT-Rとは対照的にスティント終盤まで快調なペースを維持するなど、“最大のベンチマーク”23号車（今回のウエイト差は17kg）を上回っている部分もある。田中監督は今季の目標を「（ランキング）トップ6」と語るが、最大ウエイトとなる次戦では、すべてがかみ合えば優勝も狙えるはずだ。

リザルトだけでは見えてこない、裏側に迫る

悔しい2位 それでもこぼれた笑顔の理由

Text : 高藤昌洋（Masahiro Takato）



N.Mitsuhashi

52号車はタイヤ無交換でダブル＆トリプルスティントを走破。この実戦テストが、タイヤ開発を促進させる。第6戦オートポリス、第7戦SUGOはMCが得意とするサーキット。そこでの初優勝はあるか？

レースは結果がすべてだ。どんなに内容が良くとも、運に左右されようとも、シリーズポイントはリザルトに応じてしか得られない。しかし、時にリザルトだけでは見えてこない部分がある。埼玉トヨペットGB マークX MC（52号車）の第5戦富士の週末は、まさにそれだった。

まずは予選。Q2で吉田広樹の自身初ポールポジション（PP）獲得に沸いた裏側で、脇阪薫一はQ2進出ギリギリの16番手だった。リザルトだけを見れば、吉田の速さが際立つ。実際、吉田は速い。だが、Q1の薫一にはメーター表示がすべて消え、無線も使えない電気系のトラブルが発生していた。ギヤポジションも分からず、シフトタイミングのランプも点かず、薫一はエンジン音を頼りにシフトチェンジしていた。その状況でのQ1突破は称えられる結果だろう。それがなければ、吉田のPPも幻となっていたのだから。

決勝はポールスタートからの2位。参戦3年目のチームにとってベストリザルトだが、「もちろん勝ちたかったし、そのチャンスはあったと思うので悔しい」という吉田に、「僕たちは勝つか負けるかでやっている。2位も3位も4位も一緒なんですよ」と薫一が付け加える。たしかに、セーフティカーという運の要素が働かなければ、52号車が勝っていたレースだった。

それでも、「久々に満足はしています。勝ってないのにこれだけ僕がニコニコしているのは珍しいでしょ（笑）」と薫一。それに吉田が「2位でも充分な収穫があったから」と呼応する。

ドライバー交代を伴う4回のピットが義務付けられた富士500マイルレースで、52号車は2回目のピット時のみしかタイヤを交換していない。つまり、タイヤ無交換で後半の3スティントを走り切ったのだ。この戦略は賭けではなく「実戦テスト」だという。GT500を主戦場とするブリヂストンタイヤで、今季からの新規チームである52号車は、まだマザーシャシー（MC）に合わせ込んだタイヤ開発が進んでいない。そして、翌周末に行なわれたSUGOテストで、MCに合わせたタイヤを初めてテストした。2日間の総合タイムは3番手。ここに“試しのトリプルスティント”のデータが今後のタイヤ開発に活かされる。そこで感じた期待に、自然と笑顔がこぼれたのだろう。52号車の初優勝は、近い未来に起こり得る。

今季初優勝を手繰り寄せた T-DASHランボルギーニGT3の知略

魔法の1周

ピットアウト↓即ピットイン

Text：平野隆治（Ryuji Hirano／autosport web）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

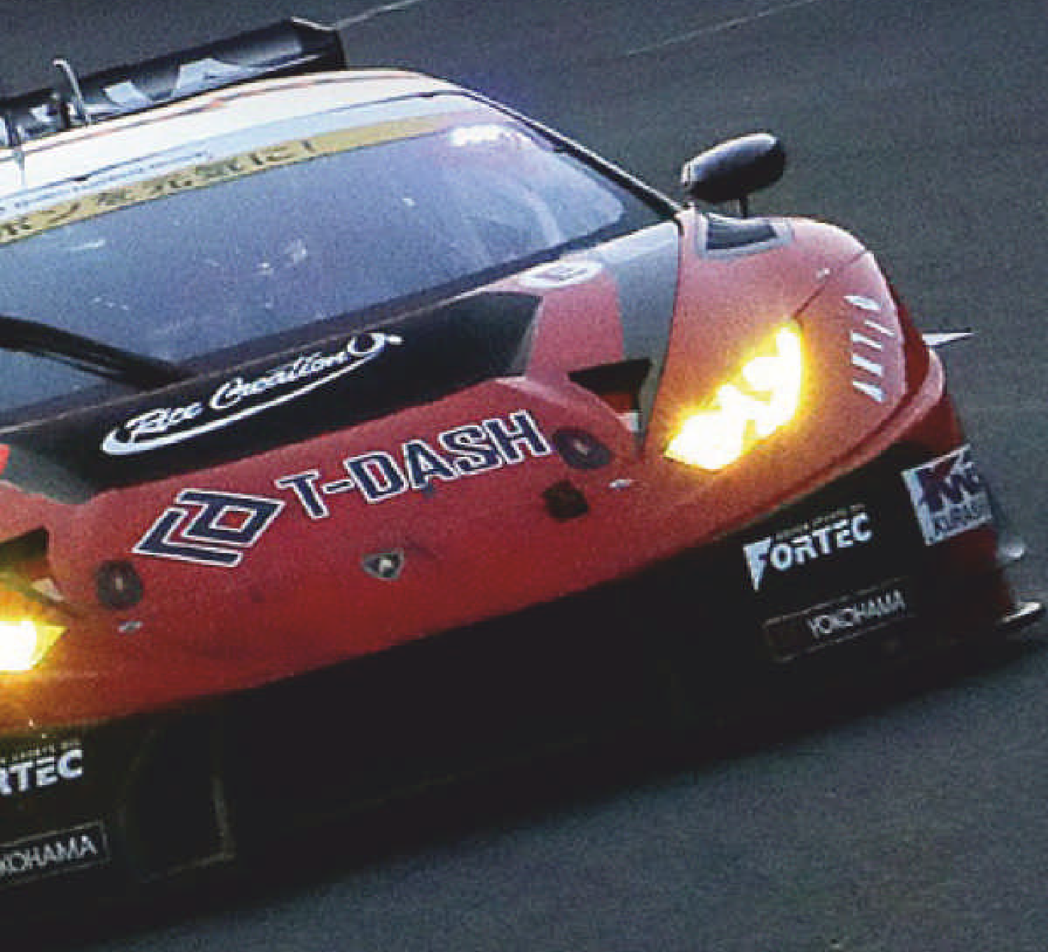
「なんで87号車（T-DASHランボルギーニGT3）がトップにいるのか、全然分からなかった」。500マイル（約800km）という長丁場のレースを終えた後、多くのチーム関係者からそんな声が聞こえてきた。その思いは、現地での観戦客、テレビ越しに応援していたファンも同じだったのではないだろうか。

シーズン最長の500マイルレースにして、ボーナスポイントも獲得できるシリーズのヤマ場とも言える第5戦富士。このレースでは、『決勝レーススタート後（フォーメーションラップを終了し、スタートラインを通過した後）、ドライバー交代を伴う最低4回のピットインが義務付けられる』という大会特別規則があるが、これをどうこなしていくのかが、ある意味レースのポイントとなった。そして、その間隙を突いたのが87号車だったのだ。

スターティンググリッドは13番手。そこからアンドレ・クートがステアリングを握り序盤を戦ったものの、大きく順位を上げるでもなく上位陣の後方で、「スティントの目安はだいたい40周だったから、ドライバーにとってもタイヤにとってもかなり厳しかったけど（クート）」とレースを進めていた。

GT300では、20周を過ぎたあたりから1回目のルーティンピットに向かう車両が増えていく。そのなかで87号車は、ファーストスティントを長めに引っ張った。クートはその間、タイヤをもたせることに終始。当初40周目までを予定していたが、状況をみて39周でピットに入った。ここではタイヤ交換と給油を行ない、藤波清斗に交代する通常の作業を行なっている。

しかし、驚かされたのはその直後だ。藤波は1周でピットに戻ると、給油とドライバー交代を実施。高橋翼に代わり、その後は藤波、クートと繋いだのだ。つまり、ピットストップの回数のうち1回を「非常に短い静止時間」で送り出したということだ。それ以外は通常の給油とタイヤ4本交換を行なっ



高橋とクートのレギュラーに加え、藤波が第3ドライバーに。13番グリッドからスタートし、39周（クート）→1周（藤波）→44周（高橋）→41周（藤波）→38周（クート）とつないで163周を走破。第2スティントの"魔法の1周"が今季の初勝利を手繰り寄せた。

ているが、それでも1回分のストップ時間を稼ぎ出したのは大きかった。

この戦略で難しいのは、細かい差で計算が成り立たなくなってしまうこと、そして不測の事態があったときに余裕がなくなってしまうこと。さらに言えば、ペースがそれなりに良くなければ、この戦略は破綻する。また、ウラカンGT3は燃費がいいと言われており、「ほかのGT3車両では成り立たない戦略だった」と、多くのチームが口をそろえている。

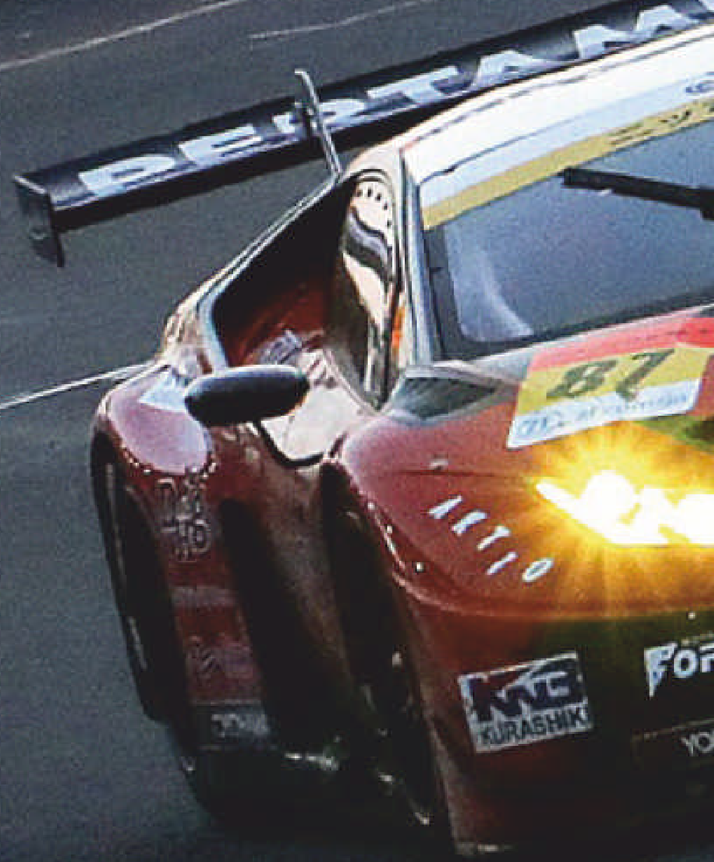
それを可能にしたのが、ドライバー3人とチームの努力だ。このピットアウト～即ピットインのために、チームは決勝前のウォームアップの時間に、そのための練習もしていたという。ドライバーとしてみればそんな役回りを務めるのは嫌かもしれないが、「賭けでもありましたが、マッチすれば勝つこともできるとのことだったので勝負に出ました」と、その役目を果たした藤波。そして好ペースで走り続けた3人の勝利と言えるだろう。

『アウト～インで藤波選手がピットに入ってタイムを稼げたので、あれが一番の勝因だと思います。エンジニアが考えてくれた作戦がうまくハマりました。僕自身も今年が初のフル参戦で表彰台も初めてだったので、1位を獲れてホッとしています」と高橋は初優勝を喜んだ。

2015年以来の優勝となったクートも、「この場を借りて、チームにおめでとうと伝えたい。本当にパーフェクトな戦略だったと思う。タイヤが良くなければ勝つことができないけど、ヨコハマが今回持ってきたタイヤは素晴らしかった。振り返ると最高の一日になったよ」と喜びを語っている。

今回、第3ドライバーとしてレギュラーのふたりを支えた藤波は、「いつでも準備しているし、チームに帯同して勉強になることもあるので、今後もチームに貢献しつつ勉強もして応援をしたいです」とコメントを残している。

レースは長丁場になるほどに、クルマなりの特徴と知略がぶつかり合う。来年は東京オリンピック開催との兼ね合いで、残念ながら500マイルレースは開催されない。この戦略合戦が観られないのは、少し寂しくもある。





N.Mitsuhashi

波乱の500マイル決戦はSCが勝負の決め手に

一瞬のチャンスを逃さずワコーズが2連勝

第５戦富士のレースウイークは全国的に猛暑が続き、熱中症への厳重警戒と対策を呼びかける状況のなか、決勝日の富士スピードウェイには３万８千人のファンが詰めかけた。

予選ではニッサン陣営のモチュールオーテックGT・R、クラフトスポーツ モチュールGT・Rがフロントロウを独占。対するレクサス勢はそのGT・R２台にウェッズスポーツ アドバンLC500、ZENTセルモLC500、auトムスLC500と続き、ホンダ勢ではモデューロ エプソンNSX・GTの７番手が陣営最上位という結果となった。

177周の決勝レースは路面温度が60度を超える状況のなかスタート。そのオープニングから勢いを見せたのはモデューロ エプソンNSX・GT。早々にリアライズコーポレーション アドバンGT・R、auを仕留めるとZENT、ウェッズスポーツまでかわし、一気に３番手まで浮上した。

その後、10周を目前にウェッズスポーツは再度モデューロをオーバーテイク。２台のGT・Rを追う態勢に入っていく。

18周目にはレイブリックNSX・GTをパスしたワコーズ４CR LC500が23周目にもリアライズを仕留め、上位へと進出してくる。

GT・Rを追って３番手を走行中だったウェッズスポーツが、26周目に早めのピットへと向かい、ドライバーを交代せずにピットアウトした。

ルーティンのピットウインドウとなる35周目が近づくと、32周目にZENTがピットイン。そして35周目にはトップのモチュールGT・Rが１回目のピット作業を行ない、ウェッズスポーツの背後でコースイン。39周目に全車のルーティンが終わるとウェッズスポーツが首位へ浮上した。

43周目、５番手のクラフトスポーツがモチュールNSXをパッシング。さらにその後ZENTも抜き去って、モチュールGT・Rの後方までカムバックしてきた。そして48周目にはモチュールGT・Rがウェッズスポーツをかわしトップを奪還する。

ウェッズスポーツが56周目にピットへと向かうとモチュールGT・R、クラフトスポーツのGT・R勢が１・２に返り咲き、ZENT、au、ワコーズのトップ５が形成される。

70周目には３番手のZENTがピットへ。だがそのアウトラップ、100RでZENTはトラブルから速度を落とせないままクラッシュ。その後74周目にSCがコールされた。

レースがリスタートとなったのは79周終わり。直後の１コーナーでモチュールGT・Rはウェッズスポーツをかわすと、さらにダンロップコーナーではキーパーを捕まえ先頭へ浮上。その背後ではauとワコーズが表彰台圏内へと上がってきており、２台は首位を３秒差で追走していく。

102周目、トップのモチュールGT・Rとのギャップを縮めてきたレクサス艦隊にアクシデントが発生。auがGT300車両と13コーナーで接触し左フロントを大破。そのままガレージインすることに。

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

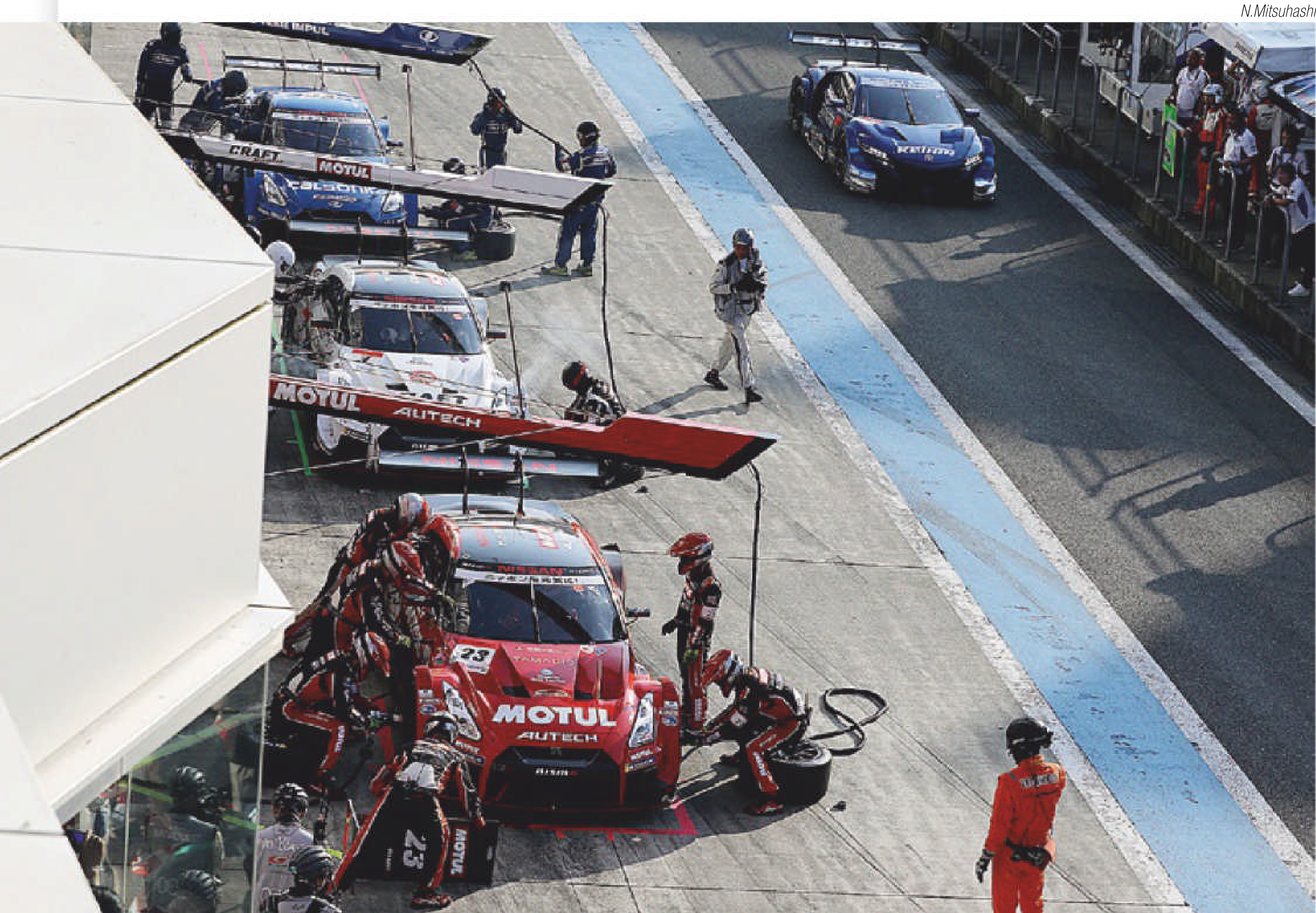
GT500 決勝リザルト

8月4日（日）　|　4.563km×175周=798.525km　|　決勝出走15台　|　完走11台　|　天候：晴　|　コース：ドライ　|

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／山下健太	LEXUS LC500	BS	175	4:52'55"248	1'31"677	11	70
2	1	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／ジェンソン・バトン	Honda NSX-GT	BS	175	+31"214	1'31"672	10	22
3	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	175	+36"658	1'30"984	1	49
4	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	LEXUS LC500	BS	175	+55"881	1'31"873	14	68
5	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／ジェームス・ロシター	NISSAN GT-R	BS	175	+1'00"276	1'31"944	12	19
6	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／中嶋大祐	Honda NSX-GT	YH	175	+1'18"436	1'32"005	9	4
7	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／伊沢拓也	Honda NSX-GT	BS	175	+1'30"137	1'32"196	15	40
8	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	174	-1Lap	1'31"121	8	12
9	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／坪井 翔	LEXUS LC500	YH	174	-1Lap	1'31"580	3	35
10	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／牧野任祐	Honda NSX-GT	DL	172	-3Laps	1'31"352	7	5
11	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ	NISSAN GT-R	MI	138	-37Laps	1'30"852	2	32
	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	104	-71Laps	1'31"946	6	28
	36	au TOM'S LC500	中嶋一貴／関口雄飛	LEXUS LC500	BS	102	-73Laps	1'31"763	5	48
	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	LEXUS LC500	BS	82	-93Laps	1'32"193	13	40
	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	LEXUS LC500	BS	69	-106Laps	1'32"199	4	61

●ファステストラップ 1'30"852 No.3 CRAFTSPORTS MOTUL GT-R フレデリック・マコヴィッキ
●黒白旗提示 No.24 ヤン・マーデンボロー、No.38 罰金100,000円（SpR.25-6.「ホイールナットの脱落」）、No.64 ナレイン・カーティケヤン ドライブスルー（SpR.13-1.a「危険なドライブ行為」）
●SC：1）15:43（73Laps）-16:01（79Laps） 2）16:42（106Laps）-17:00（112Laps）
SpR.38-1.により18時40分でレースを終了した。（175Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

N.Mitsuhashi



１度目のSCがちょうど２回目のピットタイミングと重なったが、導入直前にケーヒン、キーパーを除く全車両がピットを済ませることができた。２度目のSCではワコーズのみがぎりぎりピットインでき、大きなアドバンテージを得る形に。その２度目のSC明け、モチュールGT-R、クラフトスポーツ、カルソニックのニッサン勢３台が同時にピットへ飛び込んだ。良くも悪くも、SCがカギを握るレースとなった。

K.Kobayashi



（上）モチュールNSXはタイヤが厳しく、第１・第２スティントが想定外に短くなってしまった。５ストップも止むなしかと思われたが、第３スティントから投入したタイヤが安定、加えて二度のSC導入にも助けられ、ギリギリのところで４ストップを達成、今季最上位の６位でゴール。（下）「レクサス勢のなかで、うちだけ少し違う（ハード）タイヤを使っていた」（小枝正樹エンジニア）というキーパーは、序盤あまりペースが上がらず。一度目のSCもアンラッキーとなったが、淡々と走るとフィニッシュ時には４位に浮上していた。ランキングでは２位につける。



M.Hirata

その直後、５番手走行のリアライズが白煙を上げ、ピット入口付近のコース側でマシンを止めると、１０７周目時点で２度目のＳＣが導入された。

この瞬間、２番手のワコーズがピットロードへと飛び込んでおり、ピットレーンクローズとのタイミングが検証されたがお咎めなし。これによりワコーズは上位で１台だけルーティンのピットを１回多く終えた状態で、モチュールＧＴ‐Ｒ、レイブリック、クラフトスポーツ、カルソニックに次いで５番手でコースへと戻ることになった。

１１３周目突入からレースが再開され、先頭集団の４台がすべてピットを終える頃にはワコーズがほぼ１周分のリードを手にすることに。

快走を続けたワコーズは１４４周目に最後のピットへ。続く１４５周目に３番手のモチュールＧＴ‐Ｒがドライバー交代。それに反応し、続く周回でレイブリックもピットを行なった。

このピット作業で軍配が上がったのはニスモ陣営の方で、ピットイン前に６秒台だったレイブリックとの差を１４６周終了時点で２秒台にまで短縮。その後０・３２５秒差まで迫り、コース上で２位争いが繰り広げられた。

モチュールＧＴ‐Ｒはレイブリックのテールに張り付いたまま周回を重ねたが攻略には至らず。その後は次第に離されていき、これで勝負あり。

規定周回数の１７７周には届かず、１７５周で18時40分に到達しチェッカー。ワコーズが連勝を決め、２位にレイブリックが入り、モチュールＧＴ‐Ｒが３位表彰台を獲得した。

M.Hirata

奇策を当てて、生き残る!

T-DASHランボルギーニが変則ピットで逆転勝ち

GT500クラスに続いてGT300クラスもレース開始となると、3番手スタートのRUNUP RIVAUX GT-Rが一気にトップに浮上する。しかし、12周目にはホッピー86 MCが、18周目には埼玉トヨペットGBマークX MCがそれぞれRUNUP GT-Rをかわし、マザーシャシー（MC）勢がレースを牽引しはじめる。

34周目終了時点で、2番手を走行していたホッピー86が、36周目終了時点には埼玉トヨペットGBマークXが最初のピットストップを実施。そしてここで変則ピットを敢行したのが、T・DASHランボルギーニGT3だ。39周目終了時点で1回目のピットストップを消化すると、その翌周にも再びピットへ向かったのだ。

一方、この間もMC勢2台がレースを引っ張り、先行する埼玉トヨペットGB マークXが66周目の終わりにピットイン。しかし、ここで左リヤタイヤの交換に手間取り、タイムをロスする。ホッピー86が有利になるかと思われたが、この直後にGT500クラス車両のクラッシュによるセーフティカー（SC）が出動。これでギャップがリセットされたため、2度目のピットストップを終えていないホッピー86が逆境に立たされた。レースはGT300クラスの周回で75周目にリスタート。ここでホッピー86はピットに向かうも、マシン前部のダメージによりエアジャッキを差し込めず、一気に順位を落としてしまった。また、ここで上位に戻ってきたT・DASHランボルギーニが85周目の終わりにピットに向かったことで、トップの座は再び埼玉トヨペットGBマークXの手に渡った。

最初のSC後から徐々にサバイバル戦の様相を呈しはじめたこのレースだが、今度はホームストレート上でGT500クラスマシンがストップ、出火するアクシデントが発生。GT300の周回で98周目にこの日2度目のSC出動となった。この時点でトップは引き続き埼玉トヨペットGBマークX、リアライズ日産自動車大学校GT-R、モデューロ ケンウッド NSX GT3というトップ3に。105周目にSCラン解除となると、埼玉トヨペットGBマークXが108周目の終わりにピットイン。ポジションを上げてきたT・DASHランボルギーニに次ぐ実質クラス2番手でコースへ復帰した。

T・DASHランボルギーニは、最終スティントへ燃料を残すためか、スティント終盤に大きくペースを落として走行。そして、125周目の終わりでこのレース最後となる4回目のピッ


Y.Ishihara
序盤はレースを引っ張る存在だったホッピー86だが、ピットでのタイムロスで沈むと、最後は他車との接触で左フロントを破損。そのままリタイアとなった。

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／石原 康（Yasushi Ishihara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／北川正明（Masaaki Kitagawa）

GT300 決勝リザルト

8月4日 ｜ 4.563km×163周＝743.769 km ｜ 決勝出走29台 ｜ 完走27台 ｜ 天候：晴れ ｜ コース：ドライ ｜

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム／差	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／アンドレ・クート／藤波清斗	Lamborghini HURACAN GT3	YH	163	4:54'37"976	1'40"288	13	8
2	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	TOYOTA MARK X MC	BS	162	1 Lap	1'39"773	1	11
3	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／大津弘樹	Honda NSX GT3	YH	162	1 Lap	1'39"668	8	12
4	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮／山田 真之亮	Honda NSX GT3	YH	162	1 Lap	1'40"230	16	
5	88	マネパ ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	162	1 Lap	1'40"107	15	35
6	55	ARTA NSX GT3	高木真一／福住仁嶺	Honda NSX GT3	BS	162	1 Lap	1'39"880	11	61
7	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	平峰一貴／サッシャ・フェネストラズ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	162	1 Lap	1'40"025	6	54
8	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	162	1 Lap	1'39"888	9	29
9	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	162	1 Lap	1'39"967	20	50
10	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	162	1 Lap	1'40"137	4	30
11	7	D'station Vantage GT3	藤井誠暢／J.P.デ・オリベイラ／ダレン・ターナー	Aston Martin Vantage GT3	YH	162	1 Lap	1'40"003	10	
12	2	シンティアム・アップル・ロータス	高橋一穂／加藤寛規／濱口 弘	LOTUS EVORA MC	YH	161	2 Laps	1'40"017	24	
13	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	リチャード・ライアン／富田竜一郎／アレッシオ・ピカリエロ	Audi R8 LMS	YH	161	2 Laps	1'40"585	14	12
14	10	GAINER TANAX triple a GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	161	2 Laps	1'39"524	5	42
15	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	BS	161	2 Laps	1'40"488	25	60
16	33	エヴァRT初号機 X Works GT-R	ショウン・トン／マーチー・リー／道見真也	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	161	2 Laps	1'39"847	7	18
17	5	ADVICS マッハ車検 MC86	坂口夏月／平木湧也／阪口良平	TOYOTA 86 MC	YH	160	3 Laps	1'40"619	21	30
18	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	160	3 Laps	1'40"332	26	
19	9	PACIFIC MIRAI AKARI NAC PORSCHE	横溝直輝／峰尾恭輔／都筑晶裕	PORSCHE 911 GT3 R	YH	160	3 Laps	1'40"096	18	
20	35	arto RC F GT3	ナタポン・ホートンカム／ショーン・ウォーキンショー	LEXUS RC F GT3	YH	160	3 Laps	1'40"563	19	
21	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／山下亮生／手塚祐弥	Mercedes AMG GT3	YH	160	3 Laps	1'40"938	22	
22	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	LEXUS RC F GT3	DL	160	3 Laps	1'41"319	27	10
23	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内政樹／ビヨン・ビルドハイム	Mercedes AMG GT3	YH	159	4 Laps	1'40"377	28	
24	48	植毛GO&FUN GT-R	田中勝輝／飯田太陽／浜野彰彦	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	158	5 Laps	1'41"035	29	
25	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学／小高一斗	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	143	20 Laps	1'40"454	17	
26	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉／土屋武士	TOYOTA 86 MC	YH	139	24 Laps	1'39"087	2	32
27	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤／柴田優作	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	126	37 Laps	1'39"475	3	
	65	LEON PYRAMID AMG	黒澤治樹／蒲生尚弥	Mercedes AMG GT3	BS	74	89 Laps	1'39"791	12	39
	720	McLaren 720S	荒 聖治／アレックス・パロウ	McLaren 720S GT3	YH	21	142 Laps	1'40"086	23	

●ファステストラップ　1'39"087　No.25 HOPPY 86 MC／松井 孝允
●黒白旗提示　No.2 加藤寛規　No.360 柴田優作　No.22 B.ビルドハイム　●No.35　罰金100,000円（SpR.25-6.「ウォームアップ中のホイールの脱落」）　●No.9　ドライブスルー（SpR.27-1.2「ピット作業違反」）
●No.11　罰金50,000円（SpR.27-4.「ピット作業違反」）　●No.55　ドライブスルー（SpR.27-1.3「ピット作業違反」）　●No.33 M.リー　ペナルティストップ10秒（H項違反「黄旗2本振動中の追い越し」）
●No.360　ドライブスルー（SpR.27-4.「ピット作業違反」）　●No.21　ドライブスルー（SpR.27-1.2「ピット作業違反」）　●No.360　40秒加算（SpR.28-9.「ピット作業違反」）

N.Mitsuhashi



K.Masuda



(左)レース後半から最後まで激しいバトルを展開したグッドスマイル 初音ミク AMGとSUBARU BRZ R&D SPORT。どちらかと言えばストレートよりもコーナーで稼ぐこの2台にストレートの速いGAINER TANAX GT-Rも加わりポジション争いを繰り広げたが、結局初音ミクAMG、GAINER GT-R、SUBARU BRZのオーダーでチェッカーを受けた。



M.Kitagawa

(左)中盤までトップを快走していた埼玉トヨペットGB マークX。勝利を逃したものの、今季2度目の表彰台を獲得。優勝を争う力があることを大いにアピールした。(右)終盤にレースを盛り上げたNSX GT3の2台。マシンもタイヤも同じと、お互いに最大のライバルとも言える両車の戦いはModulo KENWOOD NSX GT3が制した。最後のModulo NSX GT3のペースは埼玉トヨペットGB マークXを凌駕していたが、時間が足りず3位に。

トストップを実施した。

　T・DASHランボルギーニのピットインで見た目上のトップに浮上した埼玉トヨペットGB マークXは129周を終えたところで4度目のピットへ。ひとつ前に続き最終ピットでもタイヤ交換は行なわず、ドライバー交代と給油のみを実施。3スティント目のタイヤで最終スティントへ臨んだ。

　タイヤ無交換作戦もあり、埼玉トヨペットGB マークXは1分以上あったT・DASHランボルギーニとの差を36秒弱まで縮めることに成功したが追い抜きは叶わず。あとはコース上での戦いとなる。

　全車が最後のピットストップを終えた時点で、トップはT・DASHランボルギーニ、2番手埼玉トヨペットGB マークX。3番手にはこちらもライバルとは違うピットタイミングとなっていたアップガレージNSX GT3が浮上し、4番手にモデューロNSX GT3が続く形となる。この3番手争いが終盤に向けて激化。146周目のホームストレートから100Rまでサイド・バイ・サイドのバトルが展開されたが、軍配はモデューロNSX GT3に上がった。この時点でレースは最大延長時間内に規定周回数に届かないことが分かり、時間制へ移行。最大延長時間である18時40分までの争いへと変化したが、トップのT・DASHランボルギーニは最後まで後続の追撃は許さず、そのままトップチェッカーを受けた。2位には埼玉トヨペットGB マークX、3位にはモデューロNSX GT3が入った。

TIME CHART

●決勝:8月4日(日) ●富士スピードウェイ ●4.563km×175周 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

●赤字:ファステストタイム ●太字:ベストタイム ●P:ピットイン ●(網掛け):スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7
No.	6	1	23	37	12	16	8
Car	WAKO'S 4CR LC500	RAYBRIG NSX-GT	MOTUL AUTECH GT-R	KeePer TOM'S LC500	カルソニック IMPUL GT-R	MOTUL MUGEN NSX-GT	ARTA NSX-GT
Driver	大嶋和也	山本尚貴	松田次生	平川亮	佐々木大樹	武藤英紀	野尻智紀
	山下健太	J.バトン	R.クインタレッリ	N.キャシディ	J.ロシター	中嶋大祐	伊沢拓也
Tire	BS	BS	MI	BS	BS	YH	BS
LAP 1							
2	1'33"081	1'33"060	1'31"623	1'33"758	1'33"487	1'33"568	1'34"162
3	1'32"737	1'32"447	1'31"027	1'32"759	1'32"506	1'32"571	1'33"067
4	1'32"236	1'32"141	1'31"163	1'32"472	1'32"440	1'32"266	1'32"324
5	1'32"053	1'32"139	1'31"065	1'32"451	1'32"109	1'32"165	1'32"303
6	1'32"678	1'32"588	1'35"019	1'32"695	1'32"716	1'32"513	1'32"792
7	1'34"196	1'34"425	1'34"678	1'33"655	1'34"161	1'34"302	1'34"142
8	1'34"232	1'33"803	1'33"479	1'35"175	1'46"595	1'35"712	1'35"117
9	1'33"843	1'34"348	1'32"763	1'33"808	1'35"061	1'33"765	1'33"445
10	1'33"144	1'33"306	1'31"864	1'33"924	1'34"008	1'33"683	1'33"915
11	1'33"004	1'33"211	1'31"666	1'33"639	1'34"268	1'32"867	1'33"269
12	1'32"392	1'32"214	1'32"047	1'32"976	1'33"415	**1'32"005**	1'32"986
13	1'32"367	1'32"404	1'31"686	1'32"545	1'32"315	1'32"267	1'32"734
14	1'32"271	1'32"085	1'31"824	1'32"791	1'32"250	1'32"488	1'32"782
15	1'32"372	1'32"701	1'32"221	1'32"990	1'32"491	1'32"543	1'33"099
16	1'32"604	1'32"674	1'32"414	1'32"537	1'32"255	1'32"482	1'32"603
17	1'33"565	1'33"839	1'33"571	1'33"296	1'32"658	1'33"357	1'33"587
18	1'33"251	1'34"083	1'32"928	1'33"191	1'32"995	P 1'40"426	1'32"949
19	1'33"315	1'34"236	1'33"331	1'33"803	1'32"698	2'46"457	1'34"010
20	1'33"219	1'33"569	1'33"159	1'33"472	1'34"179	1'36"884	1'33"794
21	1'34"993	1'34"038	1'33"156	1'33"423	1'33"660	1'35"407	1'34"130
22	1'33"246	1'33"282	1'32"883	1'33"524	1'33"566	1'33"986	1'35"596
23	1'33"802	1'34"654	1'32"457	1'33"724	1'34"529	1'32"924	1'33"619
24	1'32"999	1'33"608	1'32"258	1'33"560	1'33"791	1'32"618	1'33"421
25	1'32"850	1'33"835	1'32"840	1'33"726	1'33"266	1'32"197	1'33"795
26	1'32"762	1'33"695	1'32"632	1'33"602	1'33"584	1'32"609	1'34"218
27	1'32"944	1'33"563	1'35"022	1'34"098	1'33"136	1'32"531	1'33"399
28	1'32"685	1'35"148	1'34"305	1'33"330	1'33"124	1'33"766	1'33"447
29	1'33"091	1'32"508	1'33"965	1'33"513	1'32"990	1'32"681	1'33"771
30	1'33"572	1'32"885	1'33"596	1'33"359	1'33"055	1'33"035	1'33"332
31	1'33"538	1'33"075	1'34"268	1'33"435	1'33"338	1'33"476	1'33"784
32	1'34"229	1'33"998	1'33"667	1'33"045	1'33"300	1'33"732	P 1'40"141
33	1'34"000	1'33"463	1'33"359	1'33"678	1'33"289	1'33"845	2'57"617
34	P 1'39"477	1'33"092	P 1'40"109	1'34"152	P 1'40"310	1'34"121	1'33"167
35	3'01"237	1'33"455	2'59"130	1'33"283	2'59"932	1'33"429	1'33"569
36	1'33"968	P 1'39"467	1'33"907	1'34"729	1'33"809	1'32"494	1'34"074
37	1'33"538	2'59"602	1'32"144	1'34"439	1'34"800	1'32"593	1'33"922
38	1'32"325	1'36"121	1'32"174	P 1'39"983	1'33"168	1'33"384	1'33"065
39	1'32"617	1'32"591	1'31"595	3'06"106	1'33"749	1'33"559	1'33"307
40	1'32"638	1'32"448	1'32"391	1'33"451	1'32"806	1'33"509	1'33"585
41	1'32"945	1'32"899	1'32"546	1'33"217	1'33"692	1'33"083	1'32"819
42	1'33"596	1'32"424	1'33"301	1'32"845	1'32"678	1'33"880	1'32"745
43	1'33"136	1'33"233	1'32"940	1'32"678	1'32"605	1'34"391	1'32"772
44	1'33"513	1'32"880	1'33"902	1'32"763	1'32"720	1'33"950	1'33"039
45	1'32"689	1'33"342	1'33"333	1'32"984	1'32"751	1'34"334	1'33"177
46	1'33"738	1'33"602	1'32"438	1'33"073	1'33"817	1'34"354	1'32"689
47	1'32"786	1'33"048	1'33"378	1'32"934	1'32"521	1'34"679	1'34"533
48	1'33"278	1'34"637	1'34"232	1'33"152	1'32"923	1'34"889	1'33"400
49	1'34"309	1'33"191	1'33"753	1'33"594	1'33"834	1'36"385	1'33"837
50	1'33"603	1'33"510	1'32"717	1'33"607	1'33"017	P 1'42"887	1'35"098
51	1'33"050	1'33"294	1'33"790	1'33"546	1'33"235	2'59"088	1'33"486
52	1'33"879	1'33"606	1'32"194	1'34"503	1'33"524	1'35"330	1'33"469
53	1'33"129	1'33"192	1'32"773	1'33"579	1'33"069	1'33"848	1'33"824
54	1'33"491	1'33"423	1'32"624	1'33"739	1'33"427	1'33"538	1'34"330
55	1'32"773	1'33"467	1'33"041	1'34"042	1'32"913	1'33"160	1'33"190
56	1'33"034	1'33"361	1'32"698	1'33"119	1'32"943	1'32"983	1'33"519
57	1'32"890	1'33"643	1'34"228	1'33"841	1'33"487	1'33"475	1'33"755
58	1'33"583	1'33"332	1'33"269	1'33"698	1'35"414	1'33"223	1'35"695
59	1'33"763	1'33"237	1'33"042	1'33"861	1'33"361	1'33"996	1'34"671
60	1'33"712	1'33"814	1'33"156	1'34"300	1'33"921	1'33"477	1'34"637
61	1'33"322	1'33"443	1'33"330	1'35"526	1'33"608	1'33"736	1'34"449
62	1'33"334	1'33"952	1'38"244	1'33"571	1'33"028	1'33"569	1'34"509
63	1'33"461	1'33"425	1'33"021	1'33"887	1'34"042	1'33"721	1'33"580
64	1'33"264	1'33"789	1'32"860	1'33"565	1'32"890	1'33"144	1'33"863
65	1'32"759	1'33"600	1'33"863	1'34"902	1'33"382	1'32"302	1'33"644
66	1'32"665	1'33"193	1'33"256	1'33"531	1'32"996	1'32"354	1'34"102
67	1'33"229	1'33"033	1'33"339	1'33"806	1'32"770	1'33"885	P 1'40"263
68	1'33"167	1'34"662	1'33"063	1'33"258	1'32"665	1'34"126	2'58"274
69	1'33"100	1'33"137	1'34"052	1'33"277	1'33"672	1'32"607	1'35"637
70	1'33"386	1'33"629	P 1'39"335	1'34"559	1'33"579	1'32"944	1'34"689
71	P 1'40"243	P 1'39"389	2'57"984	1'33"758	P 1'39"469	1'33"894	1'34"046
72	3'01"815	3'02"288	1'32"554	1'34"210	2'59"299	1'36"013	1'33"382
73	1'36"256	1'44"051	1'31"455	1'33"420	2'01"337	1'43"216	1'55"884
74	1'51"062	1'55"285	1'43"861	2'03"306	2'11"741	1'54"118	2'12"603
75	2'47"318	2'41"579	3'06"542	3'04"912	2'29"416	2'41"486	2'33"658
76	3'26"537	3'26"031	3'19"642	3'11"608	3'20"960	3'24"444	3'19"696

Pos.	8	9	10	11				
No.	17	19	64	3	24	36	39	38
Car	KEIHIN NSX-GT	WedsSport ADVAN LC500	Modulo Epson NSX-GT	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	au TOM'S LC500	DENSO KOBELCO SARD LC500	ZENT CERUMO LC500
Driver	塚越広大	国本雄資	N.カーティケヤン	平手晃平	高星明誠	中嶋一貴	H.コバライネン	立川祐路
	B.バゲット	坪井翔	牧野任祐	F.マコヴィッキ	J.マーデンボロー	関口雄飛	中山雄一	石浦宏明
Tire	BS	YH	DL	MI	YH	BS	BS	BS
LAP 1								
2	1'36"604	1'32"072	1'32"118	1'31"793	1'33"037	1'32"977	1'33"498	1'32"324
3	1'35"660	1'32"698	1'32"157	1'31"048	1'32"514	1'32"141	1'32"383	1'32"844
4	1'33"998	1'32"321	**1'31"352**	**1'30"852**	1'31"970	1'32"524	1'32"572	1'33"271
5	1'32"705	1'31"600	1'31"457	1'31"165	1'32"011	1'32"329	**1'32"193**	**1'32"199**
6	1'31"690	1'32"187	1'32"535	1'34"529	1'32"748	1'32"662	1'32"649	1'32"479
7	1'31"676	1'34"462	1'34"396	1'35"241	1'34"681	1'34"275	1'34"117	1'33"466
8	1'32"604	1'33"011	1'33"151	1'32"823	1'33"616	1'33"325	1'34"522	1'33"551
9	1'31"837	1'33"164	1'34"404	1'33"130	1'34"280	1'33"550	1'33"930	1'34"626
10	1'31"962	1'31"964	1'33"646	1'32"415	1'32"359	1'33"549	1'33"723	1'33"339
11	1'31"855	1'31"905	1'32"155	1'31"758	1'32"500	1'32"687	1'32"956	1'32"329
12	1'33"216	1'31"715	1'32"319	1'31"895	1'32"513	1'32"599	1'32"332	1'32"592
13	1'34"241	1'31"992	1'32"664	1'32"077	1'32"916	1'32"900	1'32"519	1'33"029
14	1'33"913	1'32"098	1'32"491	1'31"915	1'32"635	1'32"600	1'32"378	1'32"557
15	1'33"033	1'32"122	1'32"662	1'32"040	1'33"259	1'33"061	1'32"524	1'32"574
16	1'34"723	1'32"961	1'33"054	1'32"317	1'32"675	1'32"555	1'32"271	1'32"688
17	1'32"961	1'33"076	1'32"986	1'33"369	1'33"526	1'32"757	1'32"909	1'33"000
18	1'33"907	1'32"898	1'33"820	1'34"292	1'33"217	1'33"603	1'34"208	1'33"718
19	1'32"564	1'32"792	1'34"217	1'33"145	1'33"727	1'34"023	1'34"094	1'33"591
20	1'32"658	1'33"055	1'33"351	1'33"396	1'33"210	1'32"889	1'33"927	1'33"136
21	1'32"200	1'34"177	1'33"146	1'33"079	1'34"941	1'33"655	1'33"718	1'33"168
22	1'32"428	1'33"110	1'33"290	1'33"363	1'33"722	1'33"611	1'33"228	1'33"427
23	1'32"433	1'33"453	1'33"446	1'32"430	1'35"138	1'33"355	1'33"703	1'33"214
24	1'33"074	1'33"674	1'33"466	1'33"331	1'34"123	1'33"440	1'33"560	1'33"469
25	1'32"987	P 1'39"251	1'33"670	1'33"003	1'33"631	1'33"178	1'34"101	1'33"607
26	1'33"748	2'53"885	1'33"450	1'32"967	1'33"777	1'33"176	1'33"510	1'33"201
27	1'34"808	1'33"890	1'33"076	1'33"069	1'33"766	1'33"067	1'33"694	1'33"096
28	1'33"490	1'33"540	1'33"098	1'33"831	1'37"007	1'33"143	1'35"258	1'33"124
29	1'32"594	1'33"364	P 1'41"002	1'33"861	1'34"594	1'33"778	1'32"939	1'33"835
30	1'32"842	1'34"936	3'00"323	1'34"304	1'34"747	1'33"773	1'33"254	1'33"307
31	1'34"372	1'32"869	1'36"298	1'33"858	1'34"505	1'33"653	1'33"223	P 1'40"467
32	1'33"083	1'32"765	1'35"889	1'34"162	1'34"066	1'33"546	1'33"243	2'55"180
33	1'32"185	1'32"730	1'33"131	1'33"685	P 1'40"927	1'33"865	1'33"780	1'32"942
34	1'32"671	1'33"453	1'33"406	1'34"270	3'01"233	1'33"194	1'34"208	1'33"876
35	1'35"721	1'33"063	1'34"401	1'36"218	1'33"807	P 1'39"085	1'33"289	1'32"932
36	1'33"384	1'32"487	1'34"515	P 1'40"447	1'33"165	3'01"285	1'33"750	1'32"295
37	1'32"083	1'32"640	1'34"381	3'01"039	1'33"841	1'33"209	P 1'39"604	1'32"234
38	P 1'41"969	1'32"967	1'39"136	1'32"566	1'32"675	1'32"886	3'00"523	1'33"058
39	3'00"931	1'32"544	1'33"376	1'33"306	1'33"964	1'33"301	1'33"525	1'33"835
40	1'34"056	1'33"305	1'34"703	1'32"150	1'32"628	1'33"257	1'33"327	1'33"542
41	1'33"649	1'32"692	1'33"579	1'32"147	1'32"733	1'33"088	1'33"257	1'33"045
42	1'33"456	1'33"087	1'34"084	1'32"630	1'33"273	1'33"459	1'33"160	1'33"139
43	1'32"327	1'32"960	1'32"704	1'32"425	1'32"291	1'33"332	1'32"754	1'32"582
44	1'32"385	1'33"456	1'35"524	1'32"118	1'34"153	1'33"038	1'32"793	1'33"222
45	1'32"647	1'33"324	1'33"469	1'33"194	1'33"556	1'32"659	1'33"542	1'34"624
46	1'32"875	1'32"524	1'39"520	1'33"262	1'33"748	1'33"554	1'32"311	1'32"846
47	1'32"196	1'33"643	1'33"594	1'32"349	1'32"842	1'33"288	1'34"697	1'33"111
48	1'33"120	1'34"944	1'33"881	1'33"189	1'32"913	1'32"923	1'32"948	1'32"747
49	1'32"706	1'34"337	1'34"616	1'33"046	1'34"150	1'33"228	1'33"120	1'32"847
50	1'32"421	1'32"879	1'34"090	1'32"756	1'32"997	1'34"278	1'33"630	1'32"955
51	1'32"534	1'33"247	1'33"090	1'31"916	1'33"241	1'33"337	1'33"616	1'32"677
52	1'32"927	1'32"902	1'34"244	1'32"977	1'32"815	1'33"023	1'32"892	1'33"560
53	1'33"104	1'33"179	1'34"135	1'32"317	1'33"317	1'33"263	1'33"235	1'33"236
54	1'32"560	1'32"789	1'34"303	1'32"581	1'32"678	1'33"786	1'33"335	1'32"842
55	1'32"641	P 1'39"350	1'34"332	1'32"511	1'33"061	1'33"054	1'33"202	1'32"521
56	1'32"893	2'53"148	1'34"210	1'32"700	1'32"909	1'32"651	1'33"119	1'33"564
57	1'33"255	1'35"044	1'33"738	1'33"868	1'33"221	1'33"913	1'32"993	1'32"574
58	1'32"628	1'33"472	1'34"197	1'33"164	1'33"186	1'33"229	1'33"445	1'34"989
59	1'32"847	1'33"202	1'33"686	1'32"570	1'33"495	1'34"044	1'33"581	1'33"358
60	1'33"193	1'33"619	P 1'40"696	1'32"828	1'33"551	1'33"134	1'33"339	1'32"558
61	1'32"577	1'33"864	2'59"113	1'33"076	1'33"525	1'32"979	1'33"376	1'34"194
62	1'32"974	1'33"132	1'33"676	1'33"364	1'33"367	1'33"059	1'33"972	1'34"192
63	1'34"120	1'33"247	1'32"854	1'32"483	1'33"154	1'33"256	1'33"514	1'32"775
64	1'33"663	1'32"763	1'33"055	1'32"482	1'33"536	1'33"127	1'33"604	1'32"510
65	1'33"915	1'33"693	1'32"631	1'32"946	1'33"713	1'32"513	1'36"411	1'32"749
66	1'33"282	1'32"701	1'32"123	1'33"025	1'32"886	1'33"491	1'32"899	1'33"039
67	1'35"610	1'33"086	1'31"994	1'33"723	1'32"867	1'34"139	1'32"500	1'32"792
68	1'33"787	1'33"648	1'32"688	1'32"932	1'33"631	1'33"081	1'33"717	1'33"469
69	1'33"287	1'34"368	1'32"765	1'34"314	P 1'40"540	1'33"161	1'33"200	P 1'38"756
70	1'33"069	1'33"404	1'33"325	1'33"680	3'01"909	P 1'39"330	1'33"005	
71	1'32"787	1'33"385	1'32"782	P 1'39"950	1'33"185	3'01"318	P 1'39"892	
72	1'32"256	1'32"940	1'33"573	3'01"848	1'34"279	1'33"211	3'01"715	
73	1'33"175	1'32"879	1'56"860	1'35"256	1'51"453	1'37"293	1'46"011	
74	1'55"961	1'44"984	2'12"150	1'45"389	1'58"787	1'51"851	1'53"690	
75	3'09"902	3'06"872	2'33"616	3'02"877	2'40"687	2'46"734	2'42"044	
76	3'15"355	3'17"225	3'19"477	3'22"009	3'22"649	3'25"226	3'25"818	

77	3'18"493	3'05"640	3'34"087	4'03"208	2'48"496	3'11"217	2'41"629	3'44"590	3'36"964	2'42"536	3'30"943	2'57"396	3'19"544	3'05"409	
78	3'07"930	3'07"396	3'09"177	3'07"296	3'06"645	3'07"787	3'05"834	3'07"489	3'08"204	3'05"893	3'08"386	3'07"254	3'07"953	3'07"524	
79	2'38"394	2'37"176	2'41"524	2'45"644	2'35"007	2'37"612	2'35"084	P 2'50"769	2'43"690	2'34"757	2'39"814	2'35"547	2'39"403	2'36"442	
80	1'36"035	1'34"975	1'34"470	1'36"520	1'34"310	1'36"403	1'34"547	3'05"735	1'37"140	1'34"194	1'45"211	1'34"496	1'36"219	1'34"642	
81	1'34"305	1'35"519	1'33"015	P 1'40"548	1'35"667	1'35"801	1'34"877	1'33"725	1'35"865	1'35"899	1'31"896	1'34"678	1'33"915	1'37"152	
82	1'31"940	1'32"739	1'32"352	2'46"799	1'33"660	1'33"763	1'33"950	1'31"970	1'34"863	1'33"430	1'32"507	1'33"160	**1'31"763**	P 1'44"239	
83	**1'31"677**	1'32"257	1'32"384	1'32"946	1'33"289	1'33"143	1'33"692	1'35"274	1'33"099	1'33"638	1'32"640	1'32"210	1'32"008		
84	1'32"081	1'32"289	1'32"230	1'32"423	1'33"675	1'33"820	1'33"250	1'32"753	1'33"218	1'33"731	1'32"916	1'32"616	1'32"058		
85	1'32"338	1'32"390	1'31"858	1'34"051	1'32"531	1'34"422	1'33"838	1'31"967	1'33"167	1'33"701	1'33"586	1'32"229	1'32"379		
86	1'32"486	1'32"210	1'32"680	1'33"139	1'32"442	1'32"863	1'33"598	1'32"592	1'32"841	1'33"632	1'31"925	**1'31"946**	1'32"627		
87	1'33"010	1'33"060	1'32"895	1'32"910	1'32"354	1'33"289	1'32"796	1'32"917	1'34"595	1'32"766	1'33"781	1'32"949	1'33"001		
88	1'33"142	1'33"389	1'33"559	1'32"890	1'33"168	1'34"194	1'34"267	1'34"846	1'33"880	1'34"261	1'32"268	1'33"272	1'33"137		
89	1'33"063	1'33"422	1'32"918	1'32"816	1'33"666	1'33"826	1'34"127	1'33"695	1'33"996	1'33"473	1'32"944	1'33"634	1'33"270		
90	1'33"249	1'32"949	1'32"642	1'31"980	1'34"474	1'33"941	1'34"189	1'33"489	P 1'40"504	1'34"433	1'34"152	1'33"363	1'33"033		
91	1'32"581	1'32"850	1'33"267	1'31"880	1'33"784	1'35"012	1'33"609	1'33"077	2'57"660	1'33"558	1'34"603	1'33"599	1'32"371		
92	1'32"049	1'32"322	1'32"031	**1'31"873**	1'33"666	1'34"165	1'34"106	1'32"108	1'32"462	1'33"792	1'32"859	1'32"895	1'32"158		
93	1'32"191	1'32"262	1'32"444	1'32"142	1'32"665	1'33"552	1'34"050	1'32"070	1'32"385	1'32"606	1'32"773	1'32"184	1'32"185		
94	1'32"599	1'33"036	1'32"611	1'32"153	1'32"500	P 1'38"504	1'32"587	1'32"088	1'32"164	1'32"496	1'32"479	1'32"456	1'32"821		
95	1'32"697	1'32"261	1'32"573	1'32"259	1'33"920	3'08"924	1'32"383	1'32"592	1'31"783	1'32"379	1'32"909	1'32"689	1'32"336		
96	1'32"414	1'32"549	1'32"309	1'32"512	1'32"619	1'36"475	1'32"961	1'32"214	1'31"827	1'32"560	1'31"999	1'32"632	1'32"466		
97	1'32"122	1'33"301	1'32"441	1'32"789	1'32"670	1'34"984	1'33"275	1'32"542	1'31"772	1'32"944	1'31"642	1'32"661	1'32"172		
98	1'32"923	1'32"636	1'32"798	1'32"654	1'33"293	1'33"509	1'32"821	1'33"085	1'32"817	1'32"664	1'32"010	1'32"810	1'33"091		
99	1'33"385	1'32"667	1'33"389	1'33"212	1'32"555	1'32"583	1'32"995	1'33"884	1'33"504	1'32"316	1'32"447	1'33"394	1'33"557		
100	1'33"189	1'33"883	1'33"311	1'33"165	1'33"732	1'33"168	1'34"203	1'33"594	1'35"042	1'33"126	1'33"824	1'34"924	1'32"612		
101	1'32"997	1'33"598	1'33"854	1'32"566	1'32"988	1'33"825	1'34"571	1'33"517	1'33"361	1'33"352	1'33"382	1'34"071	1'33"356		
102	1'36"025	1'33"831	1'33"807	1'32"372	1'34"280	1'34"571	1'33"874	1'34"848	1'33"939	1'33"761	1'33"255	1'34"189	P 2'16"861		
103	1'32"118	1'33"609	1'32"955	1'32"355	1'33"423	1'32"469	P 1'40"060	1'32"529	1'32"830	P 1'40"775	1'34"777	1'34"954			
104	1'32"849	1'33"641	1'32"807	1'31"981	1'33"925	1'32"951	2'56"492	1'32"980	1'32"663	3'05"943	1'34"238	1'34"314			
105	1'32"273	1'33"327	1'32"678	1'32"673	1'33"150	1'37"708	1'34"327	1'33"788	1'33"103	1'39"481	1'33"654				
106	P 1'39"039	1'34"340	1'32"677	1'58"311	1'34"288	1'59"285	2'03"528	2'02"741	2'02"792	2'05"030	1'33"062				
107	3'11"548	2'03"348	2'11"652	1'55"194	1'58"605	2'51"330	2'55"355	2'59"588	3'00"106	2'51"138	1'59"687				
108	2'38"418	2'59"123	2'59"419	2'40"179	3'01"219	3'09"901	3'07"805	3'01"138	3'01"714	3'09"616	3'00"833				
109	3'25"499	3'00"963	3'01"022	3'25"275	3'06"300	3'05"980	3'14"962	3'24"523	3'23"780	3'09"085	3'02"308				
110	2'25"759	3'24"987	3'26"666	2'12"008	3'18"737	3'01"434	3'02"257	3'02"121	3'02"145	3'02"089	3'23"775				
111	3'01"724	3'01"844	3'01"829	2'57"845	3'02"767	2'39"150	2'40"994	P 2'50"084	2'42"035	2'39"931	3'02"559				
112	2'38"239	2'43"498	P 2'49"568	P 2'42"034	P 2'48"020	1'36"645	1'34"550	2'46"365	1'32"704	1'34"969	P 2'48"891				
113	1'35"268	P 1'38"509	3'04"368	3'11"684	3'06"773	1'33"894	1'33"354	1'31"625	1'32"379	1'33"385	3'09"714				
114	1'33"532	2'54"305	1'32"444	1'33"254	1'33"436	1'32"345	**1'32"196**	**1'31"121**	1'31"839	1'32"239	1'35"964				
115	1'32"522	1'31"971	1'31"464	1'33"092	1'32"647	1'32"634	1'32"233	1'31"317	1'31"996	1'32"278	1'35"483				
116	1'32"485	1'31"959	**1'30"984**	1'32"050	1'32"242	1'32"612	1'32"493	1'31"693	1'32"065	1'32"271	P 1'40"204				
117	1'32"190	1'31"682	1'32"024	1'31"968	1'32"532	1'32"398	1'32"804	1'34"215	1'33"237	1'32"809	1:00'32"103				
118	1'32"481	1'31"887	1'31"382	1'32"200	1'32"343	1'33"927	1'32"637	1'32"901	1'32"034	1'32"686	1'35"185				
119	1'32"832	1'33"102	1'32"904	1'32"005	1'32"284	1'32"161	1'32"687	1'32"791	1'32"821	1'32"839	1'33"268				
120	1'32"629	1'33"033	1'33"125	1'32"262	1'32"521	1'32"793	1'33"353	1'32"876	1'33"522	1'34"908	1'33"030				
121	1'32"898	1'34"827	1'33"946	1'33"001	1'34"576	1'33"832	1'33"748	1'31"507	1'33"846	1'34"451	1'31"221				
122	1'33"324	1'33"608	1'34"088	1'32"872	1'33"738	1'34"144	1'35"258	1'31"531	1'33"710	1'35"052	1'31"472				
123	1'33"558	1'32"389	1'33"943	1'32"955	1'33"361	1'33"176	1'34"710	1'32"461	1'34"121	1'34"408	1'32"977				
124	1'33"700	1'31"891	1'32"870	1'34"199	1'34"359	1'33"747	1'35"025	1'32"087	P 1'38"866	1'36"912	1'32"610				
125	1'33"499	1'32"453	1'31"866	1'33"425	1'33"296	1'33"086	1'33"953	1'31"655	2'52"257	1'35"228	1'31"761				
126	1'32"521	1'33"286	1'31"958	1'32"331	1'32"391	1'32"661	1'32"750	1'31"996	1'33"471	1'33"516	1'32"099				
127	1'32"379	1'32"841	1'32"652	1'32"390	1'32"400	1'32"589	1'32"542	1'33"160	1'32"003	1'32"791	1'32"266				
128	1'32"479	1'32"157	1'31"916	1'33"054	1'33"517	1'32"584	1'33"335	1'32"386	1'32"537	1'35"912	1'33"018				
129	1'33"104	1'33"048	1'31"870	1'33"271	1'33"310	1'33"324	1'32"691	1'33"704	1'32"525	1'33"541	1'32"893				
130	1'32"706	1'32"973	1'33"072	1'32"546	1'32"470	1'32"499	1'32"845	1'33"631	1'31"867	1'33"075	1'33"153				
131	1'32"499	1'32"539	1'33"184	1'32"647	1'32"432	1'33"081	1'32"780	1'33"161	1'32"701	1'32"913	1'32"684				
132	1'34"436	1'32"654	1'32"865	1'33"405	1'33"712	1'33"839	1'34"554	1'33"068	1'33"370	1'39"262	1'32"696				
133	1'33"136	1'33"417	1'34"904	1'34"347	1'33"139	1'33"107	1'35"876	1'32"704	1'34"214	1'33"673	1'32"132				
134	1'32"594	1'33"780	1'32"907	1'33"296	1'32"921	1'33"702	1'33"669	1'32"438	1'33"421	P 1'51"306	1'32"652				
135	1'34"438	1'33"313	1'33"273	1'33"847	1'32"981	1'33"002	1'34"085	1'33"014	1'32"844	2'57"311	1'33"241				
136	1'33"233	1'33"108	1'32"450	1'33"331	1'32"850	1'33"358	1'34"087	1'32"154	1'33"739	1'33"416	1'32"840				
137	1'34"059	1'33"062	1'32"789	1'33"881	1'33"833	1'34"185	1'33"943	1'32"218	1'32"720	1'33"414	1'32"231				
138	1'33"652	1'32"468	1'32"506	1'33"609	1'33"062	P 1'40"097	1'33"997	1'33"144	1'32"929	1'32"440	1'32"102				
139	1'33"485	1'32"669	1'32"417	P 1'38"324	1'33"451	3'04"013	1'34"838	1'32"967	1'33"110	1'33"388					
140	1'33"160	1'32"732	1'32"355	2'46"375	1'33"791	1'34"561	P 1'39"677	1'32"136	1'33"909	1'33"704					
141	1'32"575	1'34"346	1'33"118	1'34"921	1'32"870	1'33"762	2'53"484	P 1'38"485	1'33"441	1'33"235					
142	1'33"093	1'32"601	1'34"562	1'33"030	1'33"020	1'33"339	1'33"882	2'59"799	1'32"788	1'32"725					
143	P 1'40"898	1'32"498	1'32"497	1'32"250	1'33"780	1'34"415	1'35"249	1'35"276	1'33"714	1'33"164					
144	3'10"322	1'32"724	P 1'38"514	1'32"683	1'34"918	1'33"127	1'33"233	1'32"673	1'33"495	1'33"332					
145	1'34"269	P 1'39"019	2'49"901	1'32"344	1'32"864	1'32"306	1'32"737	1'33"060	1'33"680	1'33"404					
146	1'33"213	2'54"035	1'32"558	1'32"988	P 1'39"409	1'32"430	1'32"493	1'32"382	1'34"143	P 1'40"561					
147	1'33"277	1'34"901	1'33"038	1'32"864	2'53"649	1'32"363	1'33"190	1'32"961	1'33"556	2'06"831					
148	1'32"762	1'33"560	1'33"389	1'32"559	1'33"933	1'33"020	1'33"042	1'31"767	1'34"323	1'34"496					
149	1'33"407	1'32"306	1'32"611	1'32"999	1'32"243	1'32"902	1'32"892	1'33"156	P 1'41"647	1'34"038					
150	1'33"248	1'31"766	1'31"892	1'32"911	1'32"558	1'32"946	1'33"346	1'31"725	2'55"874	1'34"609					
151	1'33"076	1'34"215	1'33"831	1'33"178	1'33"554	1'33"360	1'33"500	1'31"907	1'34"268	1'36"808					
152	1'33"064	1'32"453	1'32"749	1'32"668	1'32"744	1'34"954	1'35"311	1'32"566	1'33"652	1'35"628					
153	1'34"942	1'31"968	1'32"230	1'34"477	1'32"248	1'33"077	1'34"311	1'33"423	1'32"091	1'35"008					
154	1'35"247	1'32"149	1'32"530	1'32"704	1'33"539	1'32"928	1'33"150	1'32"276	**1'31"580**	1'34"158					
155	1'33"914	1'32"096	1'33"203	1'32"573	1'31"957	1'32"961	1'33"633	1'31"715	1'31"834	1'34"952					
156	1'32"911	**1'31"672**	1'32"745	1'32"395	**1'31"944**	1'32"950	1'33"997	1'32"676	1'32"357	1'35"101					
157	1'33"544	1'31"872	1'31"980	1'32"837	1'32"842	1'32"230	1'32"322	1'33"159	1'31"790	1'35"692					
158	1'33"133	1'32"168	1'32"506	1'33"084	1'32"920	1'32"455	1'32"605	1'32"489	1'32"074	1'34"950					
159	1'33"021	1'34"228	1'33"272	1'32"977	1'32"986	1'32"742	1'32"589	1'33"458	1'33"536	1'35"586					
160	1'32"767	1'32"914	1'32"396	1'32"962	1'32"374	1'32"876	1'33"722	1'33"592	1'32"905	1'34"787					
161	1'33"712	1'32"573	1'33"331	1'32"725	1'32"251	1'33"107	1'33"015	1'32"421	1'32"765	1'35"569					
162	1'34"072	1'32"519	1'33"195	1'33"390	1'33"054	1'33"140	1'32"763	1'31"847	1'33"189	1'34"676					
163	1'33"219	1'33"003	1'33"972	1'32"793	1'32"787	1'33"404	1'33"377	1'31"959	1'32"845	P 1'45"256					
164	1'33"090	1'32"157	1'32"159	1'33"261	1'32"711	1'35"079	1'35"032	1'33"167	1'32"226	3'32"786					
165	1'32"900	1'31"825	1'32"093	1'33"052	1'33"337	1'33"520	1'34"899	1'33"414	1'32"128	1'37"222					
166	1'36"254	1'31"961	1'32"634	1'32"816	1'33"694	1'33"307	1'34"389	1'33"133	1'32"557	1'34"411					
167	1'33"097	1'32"257	1'33"093	1'32"760	1'32"334	1'33"547	1'34"011	1'33"279	1'32"812	1'36"439					
168	1'33"021	1'32"203	1'32"916	1'32"538	1'32"238	1'33"964	1'33"706	1'33"140	1'33"039	1'36"762					
169	1'33"979	1'32"313	1'32"962	1'32"874	1'32"645	1'33"072	1'34"523	1'33"057	1'32"498	1'36"893					
170	1'33"560	1'36"968	1'32"594	1'33"234	1'32"968	1'32"967	1'33"351	1'33"778	1'32"533	1'36"243					
171	1'33"351	1'33"156	1'33"643	1'33"674	1'32"584	1'33"332	1'32"886	1'33"132	1'33"081	1'34"727					
172	1'33"116	1'33"293	1'33"792	1'32"832	1'33"308	1'34"295	1'33"042	1'33"841	1'33"996	1'35"429					
173	1'33"364	1'33"946	1'34"117	1'33"619	1'32"851	1'32"971	1'33"569	1'34"663	1'33"904						
174	1'33"291	1'33"673	1'33"623	1'33"401	1'34"164	1'33"112	1'34"857	1'32"254	1'33"554						
175	1'36"427	1'33"741	1'34"616	1'33"485	1'34"858	1'32"608	1'35"789								

※レースは177周の予定だったが、規定により175周で終了した。

トヨタTS050"最終形態"を待ち受ける新たなEoT

激変と足かせ

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA／中野一史（Kazushi Nakano／本誌）

トヨタTS050ハイブリッドが、ファイナルシーズンに向けて「最終形態」に進化した。9月の開幕戦シルバーストンまで2カ月を切り、WECは恒例の合同テスト「プロローグ」をスペインのカタロニア・サーキットで実施。トヨタはそこに2台のTS050ハイダウンフォース仕様を持ち込んだが、その外観は大きく変わっていた。

具体的には、フロント部分のエアロデザインが一新され、ノーズが2本の支柱で支えられるような形に。フォーミュラのつり下げ式フロントウイングに似た形状である。また、従来キノコのように大きく突き出していたサイドミラーは、フロントフェンダーアーチにビルトインされ、スッキリした外観になった。この埋め込み式ミラーはかつてアウディやポルシェも採用していたが、その主な目的はドラッグの低減にある。



18-19 Ver.

TOYOTA

ノンハイブリッドのライバルとの性能差を拡げないため、TS050はしばらく大幅なアップデートを控えていた。しかし、人為的な「性能調整」も含めて今後さらにパフォーマンスの均衡化が進むことを予想し、エアロの大幅リニューアルに踏み切ったのだ。もっとも、この新しいフロントセクションは、随分前から開発が進められていたようである。

新エアロの開発目標は、ダウンフォースを増やしつつドラッグを従来同等以下に抑えること。カタロニアで8号車をテストした中嶋一貴は、その印象について次のように述べた。

「最後にハイダウンフォース仕様で走ったのはセブリングで、コースが全然違うのであまり比較の参考にはなりませんが、ダウンフォースの量としては出ている感じはします。ただ、コーナーの入口から出口にかけてのバランスなんかは、良くも悪くも変わっていない。単純に、全体的にダウンフォースが出ている感じですね」

開幕戦シルバーストンを走るまで本当の違いは分からないと一貴は言うが、クルマの基本的なキャラクターは大きく変わっていないようだ。ただし、シルバーストンでのラップタイムが昨年よりも上がるかどうかは微妙なところ。なぜなら、EoT（技術均衡）により

最低重量が昨シーズンよりも14kg引き上げられたからだ。ノンハイブリッド勢の最低重量に変化はなく、レベリオン（自然吸気）は824kg、復活したジネッタ（ターボ）は833kg。918kgに増量したTS050との差はかなり大きい。

それについて一貴は「コーナーの切り返しとかで、やはり重さを感じます。基本的に、ブーストがかかるところ以外はノンハイブリッドよりも遅いのでは？（カタロニアの）セクタータイムを見ても1、2はライバルの方が全然速く、最終コーナー（からの加速）があるセクター3だけで1秒以上稼いでいる。もはや、直線だけでなくコーナーでも僕らの方が遅い感じがします。



K.Nakano



K.Nakano



K.Nakano



K.Nakano

1左右のミラーはフロントフェンダー後方に埋め込まれる形に。かつてのアウディR18などと同様の処理だ。「以外と見えます」と中嶋一貴。フロントフェンダーうしろ側下端部のパーツの形状なども変更されている。2以前のTS050で特徴的だった、マシン側面からリヤへと流れるダクトが消滅。3リヤエンドにも若干の変更が加えられている。4ノーズ部分にエアアウトレットが新設。フロア下からのエアの引き抜きを狙ったものだろうか。



K.Nakano

昨年のル・マンに出場して以来、ジネッタが2台体制で復帰する。しかしSMPレーシングとバイコレス、ドラゴンスピードは撤退、レベリオンも開幕戦は1台へエントリーを減らすなど、LMP1の“最終シーズン”は少々寂しい。



積めるバラストはもう目一杯なので、僕らをさらに遅くするためには、パワーや燃料を絞っていくしかないでしょうね。そういうことも、テストではやっています」と述べた。

実際、TS050のセクターベストはブースト効果が得られるセクター3だけで、他はノンハイブリッド勢の方が速かった。また、最高速に関してもトップのジネッタより16km/h以上遅く、レベリオンの後塵も拝した。2日間のベストラップでは7号車がトップ、8号車が2番手とチャンピオンカーの矜持を保ったが、8号車とレベリオン1号車の差は全長約4・7kmのコースでわずか0・2秒。トップ8号車と、クラス最下位のジネッタ5号車の差も1・1秒と僅差だった。トヨタがロングラン中心の走行だったことを鑑みる必要はあるが、ギャップは確実に縮まっていると思われる。

さらに、FIAおよびACOは、シーズン中の各車のポイント差に基づき随時性能調整を行なう「サクセス・ハンディキャップ」の導入を決めた。最終戦ル・マンのみ適用外となるが、すでに限界に達しているバラスト搭載に加え、燃料流量調整やパワー抑制も実施されることになりそうだ。つまり、GTレースのBoPと同等の性能調整が導入されるということであり、ノンハイブリッドマシン総合優勝の可能性は充分ある。トヨタにとっての向かい風はさらに強まり、タイトル連覇のハードルは大幅に引き上げられた。TS050がチャンピオンカーとして有終の美を飾れるという保証は、ない。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／TOYOTA


TOYOTA

アロンソに代わり一貴・ブエミ組に加入

冷静と情熱の狭間に

ブレンドン・ハートレー **Brendon Hartley**

離脱したフェルナンド・アロンソの後任として、トヨタ８号車のドライバーに選ばれたブレンドン・ハートレー。かつてポルシェでル・マンを制し世界王者にもなった29歳に、新天地トヨタでの意気込みを聞いた。

――トロロッソ・ホンダでの活躍もあって、日本のファンがかなり増えたと思います。彼らの間で、あなたは「鳩さん」と呼ばれていますが、鳩は英語に訳すとピジョンです。

BH：ピジョン！　それってイイ意味なの？

――もちろん、平和のシンボルですから。

BH：なら良かった（笑）。僕は日本という国が好きだし、WECで富士に行った時は暖かい応援に感動した。だから、こうして日本のチームに加われたのは本当に嬉しい。

――お寿司が好きだと聞きましたが？

BH：寿司に限らず、日本食は僕のフェイバリットフードだから昨年はラッキーだった。ホンダに日本人シェフがいて日本食を存分に楽しめたからね。朝食には納豆も食べていたよ。

――チームの一員となったいま、トヨタに対する印象は変わりましたか？

BH：ポルシェにいた時から、トヨタのことは常にリスペクトしていた。特に17年はシーズンを通して速かったし、技術的な面に関しても素晴らしかった。だから、こうして両チームで違うクルマをドライブできるのは光栄だ。そして、トヨタのモータースポーツの歴史に自分の名が記されるのがとても誇らしい。

――TS050をドライブして、ポルシェ919との違いを感じましたか？

BH：もう２年前のことになるし、正確な比較は難しいね。もっとも大きな違いはエネルギーの回生方式で、トヨタはキネティック（運動）エネルギーを４輪で回生するが、ポルシェは前輪だけキネティック回生なので、エネルギー運用やセットアップに大きな違いがある。ブレーキングではより回生を意識する必要があり、そこが最大の違いだ。減速は４輪とも回生に大きく頼るので、感覚はかなり異なるね。ただし、自分はこれまでいろいろなクルマに乗ってきたから、比較的早く対応できていると思うし、すでにとてもいいフィーリングを感じている。

――チームメイトとの関係はどうですか？

BH：セバスチャン（ブエミ）とは古いつき合いなので、まったく問題ない。昔、イギリスやオーストラリアで一緒に住んでいたから、お互いのことはよく理解している。（中嶋）一貴との関係はまだそれほど深くないが、以前からパドックでとてもフレンドリーに接してくれていたし、これから開幕までの間にさらに仲良くなれると思う。ふたりともル・マンで２回勝っている素晴らしいドライバーだからね。彼らと一緒にサクセスストーリーを紡いでいきたい。

――以前一貴選手は、色にたとえるとブエミはホットな赤、自分はクールな青だと表現していました。あなたは自身を何色だと思いますか？

BH：それはきっと、これから１～２レース戦えば分かると思うよ（笑）。まあ、ふたりの間くらいの色じゃないかな。

――フェルナンド・アロンソの後任というプレッシャーは感じますか？

BH：それは特に感じないな。一貴とセバスチャンはフェルナンドに負けないくらい素晴らしいドライバーだし、実績もある。彼らのチームメイトとなることを嬉しく思うよ。

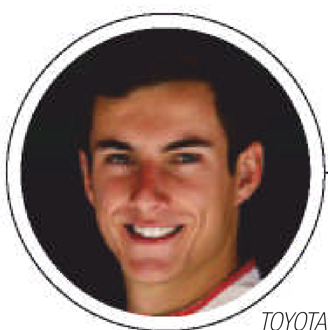
――これまでさまざまな分野で培ってきた経験を、トヨタでどう活かすつもりですか？

BH：レースでもビジネスでも、過去の経験をうまく活かせる者が成功をつかめる。いい経験だけでなく、悪い経験だって役に立つ。どうしたら間違った方向に進まないか分かるからね。僕はポルシェで４年間過ごし、F1を1シーズン戦ったことで、以前よりも強いドライバーになれたと思う。そういった自分の経験をすべてトヨタにフィードバックするつもりだ。WECという舞台に戻って来られてとても幸せだし、モチベーションも非常に高い状態だよ。



1989年11月10日生まれ、ニュージーランド出身。14年からポルシェLMP1ドライバー、17年途中からはトロロッソよりF1にも参戦。15、17年のWEC王者で、17年はル・マンでも優勝。インタビュー中で触れられている１歳年上のブエミとの古い付き合いは、両者ともレッドブルの育成ドライバーだったことに由来する。ハートレーは今年のル・マン前から、トヨタの一員に。ル・マンのテストデイ（写真）の時点で、アロンソからの「引き継ぎ」は完了？

S.Suzuki



TOYOTA

異色のキャリアでトヨタのリザーブを手に入れた若きフレンチ

目指すは“ミスター・ル・マン”

トマ・ローラン Thomas Laurent

今シーズンよりトヨタのリザーブドライバーとなった21歳の新鋭トマ・ローランは、17年11月にバーレーンでTS050ハイブリッドをテストしている。その際、走行条件は違ったがフェルナンド・アロンソよりも良いタイムを記録し、一気に大きな注目を集めることになった。そのローランが描く、将来の夢とは？

――チーム加入に関するトヨタとの話し合いは、いつごろから始まったのですか？

TL：1年くらい前だと思う。とにかく、こうしてトヨタのリザーブドライバーになることができて本当に光栄だけど、できれば次のシーズンはレギュラードライバーになりたい。

――初めてTS050をドライブした時のことを覚えていますか？

TL：それまでLMP2しか乗っていなかったから、自分にとってはビッグステップだった。とてつもなく速くて、5速ギヤでも信じられないような加速をしたのに驚いたし、自分のドライビングスタイルを大きく変えなくてはならなかった。でも、2カ月前にTS050をテストした時は自信を持って運転できたと思うし、自分自身の成長を感じることができた。

――LMP2とLMP1のTS050を比べると、どれくらい大きく違うのでしょうか？

TL：バーレーンでのタイム差を考えると、F1とF2くらい違うと思うね。また、チームの規模も全然違って、トヨタは大勢のスタッフが1台のクルマに携わっている。ひとりのドライバーを多くの各分野の専門エンジニアが担当してくれるから、とても仕事がしやすい。

――ここまで、どのようなレーシングキャリアを歩んできたのでしょうか？

TL：僕のキャリアは少し変わっていて、レーシングカートからそのまま耐久レースに進んだんだ。125ccのギヤボックス付きKZ2カートのレースに15年まで出ていて、フォーミュラマシンをまったく経験しないまま、翌年LMP3にステップアップした。

――カートからLMP3とは、また一気にジャンプアップしましたね。

TL：KZ2で世界チャンピオンになったレースを、ジャッキー・チェンDCレーシングのマネージャーが見ていて、その1週間後に共同創設者のデイビッド・チェンとミーティングをし、2～3カ月後には最初のテストをしていた。あっという間に物事が進んでいったね。

――16年はLMP3でロード・トゥ・ル・マンを制し、17年にはWEC LMP2でシリーズ2位、18年はLMP1でトヨタの2台に次ぐシリーズ3位と、ここまで耐久レースの王道を順調に進んできましたね。

TL：僕にとっては毎シーズンが大きな冒険だったし、ついにLMP1ハイブリッドまで到達して感慨深いよ。WECのトップカテゴリーでチャンピオンになることが目標だったから、そこに大きく近づけたのは嬉しい。ル・マンに関しては――トヨタには申し訳なく思うけど（笑）――2年前にLMP2で総合2位になった。だから、ル・マンで優勝して、WECのチャンピオンになることがいまの自分の目標なんだ。

――F3やF2など、フォーミュラカーのレースに興味はなかったのですか？

TL：昨年、アブダビでF2テストに1日参加したけれど、自分が乗ってきたクルマとあまりにも大きく違い、うまく走らせられなかった。LMP2やLMP1は、速いスピードをキャリーしてコーナーに飛び込めるけれど、F2はスピードをかなり落として曲がらなければならない。クルマもタイヤもチームもコースもすべて初体験だったから、うまくいかなかったんだ。

――ということは、いまは耐久レースで頂点に立つことに集中していると？

TL：そう、自分が目指しているのは「新たなるミスター・ル・マン」になること。9回ル・マンで優勝しているトム・クリステンセンの記録を破ることが夢なんだ。難しいチャレンジだろうけど、不可能ではないと信じているよ。

TOYOTA



1998年生まれ、フランス中西部の大西洋に面したサーブル＝ドロンヌ（ル・マンからクルマで2時間ほど）出身。子どもの頃はF1時代のフェルナンド・アロンソ、そして耐久にもF1にも出場した地元フランスのセバスチャン・ブルデを応援していたという。とくにル・マンでは観客からも大きな注目を集める、文字どおり「フランス期待の星」。今季はトヨタのリザーブドライバーを務める傍ら、LMP2のシグナテック・アルピーヌからWECに出場する。

ポルシェは今季、991GT3RSのロードカーをベースにした新たなGTEマシンをデビューさせる。ポルシェのGTファクトリー・モータースポーツ部門のディレクター、パスカル・ズーリンデンによると、このマシンの〝95％が新しい〟ということだが、重量配分の改善を目指してエンジンとギヤボックスの位置を変更した初のミッドシップ911を登場させてから、まだ2年と少し。〝旧型〟マシンは18年のル・マンで優勝し、幕を下ろしたばかりのシーズンではプロ、アマの両カテゴリーで世界耐久選手権タイトルを手に入れているだけに、どうしてこのタイミングで？　という疑問を感じずにはいられない。

「私たちがこれで充分だと満足することは決してありません。さまざまな面でまだ充分に改善の余地があることに我々のエンジニアは気づいたのです」とズーリンデンは語る。

「今後3年間のホモロゲーション期間を考慮し、ドライバビリティ、効率、耐久性、メンテナンス性など、さまざまな面で大幅に進化させました。私たちはかなり以前から最新のGTマシンをロードからサーキットに持ち込もうと決めていたので、最新のGTマシンである第2世代の991GT3RSをベースに新型RSRを作り上げました。992にはGT3RSが存在していないため、すでに存在しているマシンをベースにするしかありませんでした。ホモロゲーションは3年ごとですが、新型マシンを発表するタイミングがライバルたちよりも1年遅くなってしまったため、私たちにとってはあと2年しかありません」

新型マシンは先代と似ている。エンジンレイアウトはミッドシップを踏襲し、4194ccの水平対向6気筒自然吸気ユニットになっている。しかし、ボディの下にはかなり手が加えられた。ズーリンデンいわく、シャシー自体の構造を一新したのに始まり、ボディワークの違いも顕著で、エンジンにいたるまでまったく新しくなったという。

「トルクが増し、ドライバビリティが向上しています。カスタマーの立場に立って、ドライブしやすいマシンであるということが重要なポイントだと考えました。また、マシンをセットアップしやすくするために、空力にも注目しました」

新型マシンの各所に、カスタマーに焦点を合わせたポルシェのポリシーが感じられる。コックピットから操作系にいたるまで、要は扱いやすさを追求したのだ。

「エレクトロニクスに関して、カスタマーから多くのことを学びました。たとえば、ステアリングホイールはLMP1マシンのステアリングのようです。



リクエストの90%に応え、95%を新しく——

『イージーなポルシェ』はいかが

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton） Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：PORSCHE／中野一史（Kazushi Nakano／本誌）

うので、できるだけステアリングホイール上にディスプレイするようにしてみました」

　世界中のさまざまなタイプのサーキットでドライブするということを視野に入れて最も重視したのは、ドライバビリティの改善だ。概してアメリカのサーキットは路面のミューが低いが、WECが開催されるのはミューが高くグリップ力も高いグレード1のコースだ。ポルシェはライバルたちよりも苦戦を強いられることが多かったため、操作性の改善に取り組んだ。

「以前は狭いスイートスポットを見つけ出さなければならなかったのですが、このマシンはセットアップしやすくなりました。サスペンションも変更しました。私たちはカスタマーチームからさまざまなフィードバックをもらい、彼らの要求の90％が反映されています。ワークスチームだけでなく、カスタマー・ドライバー、チーム、メカニック、エンジニアとも力を合わせて作業を進めました」

　エアフローを整えてマシンの挙動を予測しやすくするために、エアロダイナミクスが今回の開発の中心に据えられた。今年のマシンはエキゾーストパイプ出口がリヤホイール前方に位置し側方排気されるようになっている。排気口をサイドに配することで、パイプを短くすることができ、軽量化に一役買っている。空力面でも自由度が広がり、とくにリヤディフューザーのためのスペースを確保することができた。側面排気によって、エアフロー効率がよくなり、リヤのディフューザーを最適化することができた。レギュレーションで定められているため、ディフューザーの角度は先代モデルと変わらないが、チームはスムーズな空気の流れを作ることに力を注いだ。

「ダウンフォースを増やすのではなく、コンスタントにダウンフォースを得られるようにすることが重要です。フロントスプリッターのデザインを変更し、フロントディフューザーのデザインやリヤディフューザーも変えました。かつてはまっすぐだったバーティカルフィンが、成形されたものになっているのがお分かりになるでしょう。エアフローを妨げないようにするために最適化したもので、大きなアドバンテージになっています。ストールを防ぐだけではなく、ドライブしやすいマシンになり、エンジニアにとってはセットアップしやすくなります」

　リヤウイングはワンピース構造のリヤエンドと一体化しており、セットアップ変更やリペアも簡単にできるようになっている。

　BMWとフォードがWECから撤退し、さらにアストンマーティンは来年に始まるシーズンからヴァルキリーを擁してトップカテゴリーに参入することを公言した一方で、ヴァンテージGTEの今後が明確にされていないこともあり、GTE／GTLMカテゴリーを取り巻く状況は非常に不透明だ。もしかしたらこれが最後のRSRになるかもしれないし、場合によってはGTEカテゴリーとしても最後のモデルになってしまうかもしれない。

K.Nakano



K.Nakano



K.Nakano



リヤからサイド排気になったこと、そして複雑な形状のバーティカルフィンが目を引くディフューザーまわり。排気音は大きく変わった。先代モデル同様、サイドインパクトに対する安全性を向上させるためにBピラーのところでドライバーのシートポジションは固定されており、ペダルと計器盤が可動式となっている。ロールケージを最適化したことで側面衝突保護機能が向上したと同時に、ドライバーの足元の衝撃保護機能も付け加えられた。

辰己英治総監督の照準と勝算

ウインのその先へ。

「STIニュルブルクリンク24時間挑戦」史上、最高のパーフェクトウイン。2019年はまさにそんなレースだった。「市販車ベースでのレースカーで過酷なニュルに挑み、スバル車の速さと強さを実証する」ことを目標に、08年に富士重工業（現「SUBARU」）とSTIの「NBRプロジェクト」が始動してから12回目のチャレンジとなった今年は、SP3Tクラス（2ℓターボ）ポールポジションからスタート。大きなミスもトラブルもなく、通算6勝目をあげて3回目のクラス連覇を達成。総合でも18位に入った。

STIは昨年、2年ぶりのクラス優勝を果たしている。だが、さまざまなマシントラブルを抱えながらゴールという薄氷を踏むような勝ち方で、08年からチームを率いてきた辰己英治総監督としては納得のいかない内容だった。そこで、昨夏に今年のプロジェクトがスタートした後、次々に改善リクエストを出し、昨年に発生したさまざまなトラブルをひとつひとつ潰しながらポテンシャルアップを図った。

とくに熱対策は入念。例年、開催時期は5月半ばだが、今年は6月下旬ということも考慮に入れ、ラジエターとオイルクーラーの大容量化、ボンネット上のルーバー形状の変更、フロントのアンダーパネル小型化によるエアの抜けやすさの改善、フロントフェンダー上面のエアアウトレット追加によるフェンダー内のエア抜きなど、冷却面を徹底的に見直した。



2019 NURBURGRING 24H Race SP 3T class Resulst (top 3)

Pos.	No.	Machine	Driver	Laps	Best Time
1	88	SUBARU WRX STI	van Dam / Schrick / Yamauchi / Iguchi	145	9'03"998
2	93	Audi RS3	Bock / Partl / J. Nett / A. Nett	140	9'21"462
3	96	VW Golf 7 GTI	Kluge / Wulf / Garrn / Dr. Lohn	129	9'40"552

3連覇に合わされたパーフェクト

2020年は未踏の「ラップタイム9分切り」に挑む

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：STI

出力&駆動系では、エンジン制御用のECUを改良。変速、駆動系、エンジン出力制御をひとつのECUで賄うことにより、通信速度をアップ。シフトチェンジ時のショックが軽くなり、ドライバーの負担軽減につながった。若手技術者たちの努力で、立ち上がりや追い越し時の加速性能を向上させるためのローギヤ化、シフト時のエンジン回転数変化とシフトショックを抑えるためのギヤのステップ比の調整、クラッチ慣性マスの最適化などで、シフトショック改善とエンジン耐久性を向上。前年にトラブルが発生した箇所については、ECUを防水仕様に改良するとともに、パワーステアリング系の配管の見直しも実施した。

部品メーカーの協力もポテンシャルアップを後押し。BBSはホイールの材質をマグネシウムからアルミに変更し、アルミのたわみを利用してタイヤの接地面積をアップ。ファルケンは多くの改良を受けた19年仕様の車両に合わせたタイヤを準備。エキゾースト系は藤壺技研が音量規制に合致しながらも出力特性の面でアドバンテージを見出せるマフラーを開発した。

そうして万全を期して臨んだ5月の予選レースではノントラブルで、まずはクラス優勝。燃費も5%向上していることが確認され、1スティント9周という作戦を採ることが可能になった。

そして、6月22〜23日に行なわれた決勝レースでも、145周（約3680㎞）をノントラブルで走り切り、これ以上にないという完璧な内容でのSP3Tクラス2連覇を決めた。

とはいえ、STIはこれに満足することなく、さらなる高みを目指している。若手の育成、技術開発の進展・蓄積はもちろんのこと、「ラップタイム9分切り」「クラス3連覇」という大きな目標が残されているのだ。

今大会のベストタイムは予選が9分1秒997、決勝が9分3秒998。ご存じのように、1周約25㎞のコースを150台もの車両が走行するわけで、クリアラップを取ることは困難だ。「今年のクルマはクリアラップを取れていれば8分55秒ぐらいはいけると思いますが、決勝中に9分を切るためには、やはり8分50秒ぐらい出せないと」と辰己総監督。「今年のクルマではまだまだ。たくさん残っている課題をクリアして、9分切りと3連覇を実現しないといけない。そして、それを市販車にフィードバックさせていきます」と貪欲だ。STI平岡泰雄社長も「STIのモータースポーツ活動はスーパーGTとニュルの2本立てで、変更はありません」と力強い。ふたつの大きな目標に向けて、STIの闘志はたぎっている。





ピットインの際にはイレギュラーのメニューが追加されることもトラブルの発見もなく、作業は淡々と進められた。ドライバーからの報告も大きな問題はなく、快調そのもの。それでも、ゴールするまでは緊張の糸を切らさず、戦う姿勢を前面に押し出していた。

ドライバーラインアップは18年から継続。左から、ドイツで人気者のティム・シュリック、スーパーGTでもスバルチームで走る井口卓人、GT500経験者のカルロ・ヴァンダム、GTで井口とコンビを組む山内英輝。今年はチームワークもさらにスムーズなものに進化。



今年も全国のスバルディーラーから選抜されたメカニックがメンテナンスを担当。ミスのない迅速な作業で2連覇を支えた。後列左から時計回りに、名古屋スバル・三木武士、静岡スバル・野澤佑介、北海道スバル・高橋学希、福島スバル・浦山大介、滋賀スバル・伊室洋治、大阪スバル・山川征俊、広島スバル・霜﨑芳樹、北陸スバル・上田佳孝。（敬称略）





ラジエターとオイルクーラーを大容量タイプに変更しつつ、熱のこもりやすいエンジンルームとフェンダーからの空気の抜けを改善。ボディ表面は“サメ肌塗装”というザラザラとした塗装にし、ボディでの渦の発生を抑制。リヤウイングに多く空気が当たるようにした。

2019 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

JAF F4

PADDOCK NEWS Vol.3 www.f4k.co.jp

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text & Photo：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：酒井聖一（Seiichi Sakai）

「性能8割、コスト10分の1」のアイデア まな板は万能材料

「性能を追求しようと思えば、高価な材料はいくらでもあります。でも性能は8割でも大丈夫だと思えば、1／10の値段で済んだりします。MAXの性能をあきらめればこれだけ安くできるんだ、というところを狙って代替品、代替材料を探してレースをしています。それがおもしろいし、うれしいんです」と言うのは、内村浩二選手である。

「ぼくは普通のサラリーマンで、お金に余裕はありません。でも自分で材料を探し、自分で部品を作って修理しながらレースができる。それがJAF F4の魅力なんです」

もともとクルマとバイクが好きで、高校生時代から愛車をいじりながら走らせて楽しんでいた内村さん（現在35歳）。乗り物好きの過程で四輪耐久レースに誘われてサーキットへ出入りするようになった。心のなかで、いつかフォーミュラカーを走らせてみたいと思っていた彼にとって、JAF F4に出走したのは自然な流れだったと言える。だがサラリーマンにはサラリーマンの戦い方がある。内村さんは、クルマのメンテナンスや補修、改造を可能な限り自分でこなしている。

「機械加工も溶接も何でも自分でやります。もともとクルマをいじるのが好きだったもので、自己流で覚えたんです」と内村さんは言う。

リヤウイングは布団のうえで

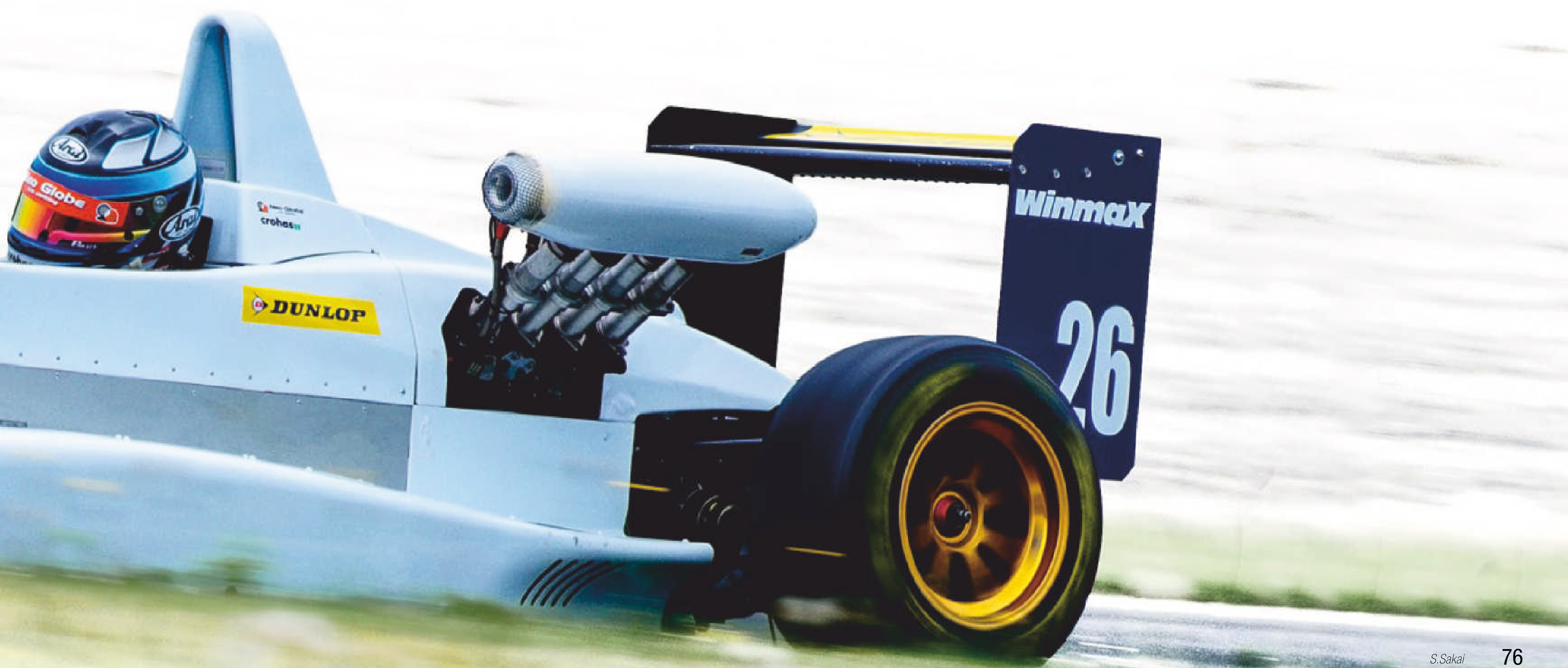
内村さんがツインリンクもてぎで開催されたJAF F4選手権シリーズ第5戦に持ち込んだ〝K Rac WINMAX 056〟は、中古のモノコックを買ってきて、自力でレース可能な状態にまで仕上げたばかりのクルマだった。

「これ、先月まではモノコックだけだったクルマなんです。前のクルマが調子悪かったので乗り換えようと思ってモノコックだけ買ってきたんです。た

M.Ogushi



※内村さん（左からふたり目）とK Rac代表の角田さん(左)、さらに一緒に戦うチームメイトたち。



S.Sakai



内村さんのオリジナルマシンは一見すると、他と大差ないように見える。しかし、フロントウイングの翼端板はまな板でできているというから驚きだ（右上）。さらにステアリングのディスプレイも手作り（右下）。これらの作る過程におけるアイデアがたくさん詰まっている。モノづくりが色濃く残るJAF F4ならではと言えるだろう。

だ、もともとはレンタル車両だったらしくて見た目がボコボコのひどい状態だったんです。だから安かったんですけどね（笑）」

　内村さんはまずモノコックの補修から始めた。「できるところはリベットを外して新しくアルミ板を張り直しました。どうしてもできないところは見た目も悪いから、上から新しいアルミ板を板金用のパネルボンドとかを使って貼って、リベットを打っていきました。だからアルミ1枚分、強くなっているんです。修理ついでの補強です」と内村さんは笑う。

　実際、マシンは一見するとアルミパネルが光って真新しく見えた。しかし内村さんの工夫はモノコックの補修には留まらない。整備中、モノコックのうえに置かれていたステアリングに目をやると「このディスプレイも自分で作ったんですよ」と内村さんが笑う。

「買うと10万円以上するんですけど、これは材料費3000円くらいかな。自分でハンダづけして作ったんです。今回初投入した試作機ですけどね。残念ながら机のうえでは動いたんですけど実際にサーキットで使ってみると動かないんですよ。だから今日は感覚でシフトアップしてます（笑）まあ、そういうことも含めて工作は楽しいです」

　内村さんのマシンにはまだまだ怪しいところが隠されていた（笑）。じっと見ると、リヤウイング後縁とフラップの隙間が微妙に平行ではないように見える。内村さんは苦笑しながら説明してくれた。

「リヤウイングもアルミ板を自分で曲げて作ったんです。自分の部屋の布団のうえで。布団のクッションがアルミ板を曲げるのにちょうどいいんですよ。フレームはちゃんと図面を引いて作って、その上にアルミ板を巻いていったんですけど1回目は歪んじゃってダメ。これも強度が足りなくてダウンフォースがかかると曲がっちゃうんです。でも自分の失敗を活かしてもうひとりのＪＡＦ Ｆ4仲間のためにもう1枚作ってあげたんですけど、そっちはちゃんとできています」

たったひとつのオリジナル

　内村さんのマシンは「性能は8割だけどコストは1／10」をまさに表している〝作品〟である。「あと、これ。このフロントウイングの翼端板、何でできていると思います？　まな板なんですよ」

「まな板？」と聞き返すと内村さんはうれしそうに解説してくれた。

「バイクで峠を走っている小僧だった頃、膝を擦るんだけど膝のパッドは高くて買えないから、みんなまな板を切ってくっつけて使っていたんです。そういう、ちょっとやんちゃな時代の知識で、まな板は万能の材料だってことを知っていたんです。それで作ったんです。最近は色がついたまな板を売っているのでそれを流用したんですよ」

　まさか、サーキットを樹脂製のまな板が走り回っているとは知らず驚いた。しかし一方で「創意工夫」がサーキット上に健在していることを知り、うれしかったし頼もしくもあった。

「ＪＡＦ Ｆ4の魅力は、ワンメイクなら何か壊れたら指定パーツを買うしかないのに、自分で工夫して作れるところ。安いしオリジナルになってそれぞれ個性が出せる。日本は工業の国なんだからこういうカテゴリーは増えて欲しいですよね。クルマはできたばかりで、友人たちにボランティアで手伝ってもらってようやくここにいられるという感じ。みんな普通のサラリーマンなんですけど、みんなに助けてもらって間に合ったんです。大変だけど楽しいですよ。楽しいが一番です。最近は若い人が工作しないですからね。もっと若い人が増えると楽しいなあ」と、内村さんは言った。

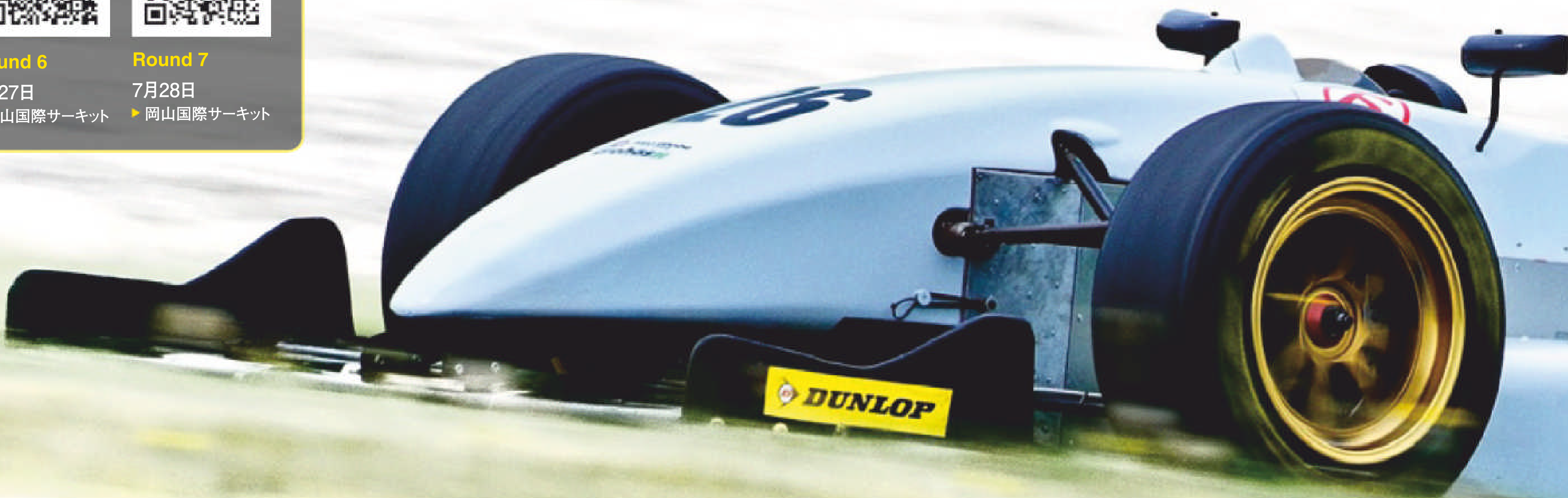
日本は工業の国なんだから
こういうカテゴリーは増えて欲しい

RACE RESULT

Round 5
7月6日
ツインリンクもてぎ

Round 6
7月27日
岡山国際サーキット

Round 7
7月28日
岡山国際サーキット



まつした のぶはる
1993年10月13日生まれ、埼玉県出身。2011年にSRS-Fを首席で卒業。2012年には日本人で初めてフェラーリ・ドライバー・アカデミーに参加。またFCJではルーキーイヤーでシリーズチャンピオンを獲得。2014年に全日本F3でタイトルを獲得すると2015年には名門ARTグランプリからGP2にフル参戦を果たした。3年間のGP2挑戦を経て2018年は舞台をスーパーフォーミュラに移し戦った。F1ドライバーを目指し、今季はカーリンから再びF2で戦う。

Be the EAGLE

Text : 柴田久二夫（Kunio Shibata）Photo : 熱田 護（Mamoru Atsuta）





LAP 6

選手権７位も崖っぷちは変わらない

山本尚貴さんがF1ドイツGPに行ってましたね。去年、ダブルタイトルを獲った時点で、どこかのフリー走行に乗るかもという話は出てました。それが鈴鹿ならすごく盛り上がるだろうしいいと思います。F1ドライバーより速いところを、見せてほしいですね。同じF1を目指す者としては気になるけど、頑張ってほしいです。誰がF1に乗るとかは関係なく、僕は自分がやるべきことに専念するだけ。尚貴さんと僕のアプローチは全然違いますが、同じチャンスを得ていたら僕だってそうしてたでしょう。

一般論で言えば、ヨーロッパのサーキットをほとんど知らない、ピレリタイヤの経験もない、英語でのやり取りにも慣れてない場合は、下位カテゴリーからヨーロッパで戦うのがベストだとは思います。でも尚貴さんは経験も実績も豊富だし、若手が初めてヨーロッパに来て苦労するような感じにはならないんじゃないかと。

でも、僕自身としては何とか最初にF1のシートを獲得したいですね。できる限りの努力を重ねて、一旦は失いかけてた可能性を今年あらためて掴み直した。そのチャンスを活かしたい。シートが空くかどうかという現実的な問題はありますけどね。

F2の話をしましょう。まずは少し前ですがオーストリアの優勝は特別な思いがありました。レース１で初めて勝てて、さらにF2復帰後初勝利。レース内容もほぼ完璧でした。それまでてこずっていたピレリタイヤも、大きな手応えを感じることができた。レース２も表彰台こそ上がれなかったですけど、納得のいくレース運びで５位に入れました。ところがその勢いで臨んだシルバーストンは、結果が出せなかった。ピット作業ミスもありましたけど、ドライビング自体も納得できないまま終わってしまった。だから夏休み前のハンガロリンクには、自分のなかで期するものがありました。

レース１はいいレース運びができたと思います。ただルカ・ギオットと、セルジオ・セッテ-カマラに抜かれてしまった。彼らには（選手権４位を取るために）絶対に前に行かれたらダメだと思ってたので、死ぬ気で行ったんですけど力及ばずでした。

でもレース２では、ポールシッターのミック・シューマッハーより僕のほうがスタートはよかった。１コーナーのブレーキング競争で抜き切れず、最速タイムを出したあとはしっかりタイヤを残していく走りに専念しました。終盤になってからプッシュしたんですけど、ミックもミスをしなかった。

２位表彰台に上がって、選手権も７位に上がったけど崖っぷちの状況は変わらないです。ただ自信も出てきたし、次のスパは晴れでも雨でもいい速さで臨めるかな。モンツァはさらに得意ですしね。今年は走るたびに自分が学習して、強くなっているのを感じる。その成果を夏休み明けのスパから、しっかり見せますよ。



ハンガロリンクのレース１でF2／GP2の経歴が長いギオットとセッテ-カマラに引けを取らない走りができたことは評価に値する。スーパーライセンス獲得には今季ランキング４位以内に入ることが絶対条件だが、現時点でそのランキング４位につけるギオットとは50ポイントの差がついている。残り４大会８レースで巻き返しを狙う。



見て、聞いて、走って感じたとっておきの話

見聞走録

ゴッツ
後藤比東至（ごとうひとし）

86/BRZやシビックなどのワンメイクから、JOY耐、ニュル24hまで、レース参戦に人生をかける自動車雑誌&Web編集者。19年もTOWA INTECよりスーパー耐久に参戦（ST-2:#59 DAMD MOTUL ENDLESS WRX STI）し、S耐史上初の7連覇を目指す。

YOZO



Text：後藤比東至（Hitoshi Goto） Photo：石原 康（Yasushi Ishihara）/YOZO

“最悪”で“特別”な今年のJOY耐

Y.Ishihara



JOY耐にはじめて自チームを仕立てて参戦した。その理由は、今年50歳にしてレース歴20年の節目ということ。そしてもうひとつ、ボクには今のレース中心の人生になるきっかけをつくってくれた友人がいる。2000年に出会った彼は当時のボクにとっては雲上人。ドリフト界では有名人で、ヴィッツとアルテッツァのチャンピオンを獲り、レースの魅力を教えてくれた、そんな最悪な（笑）友だちだ。ふたりとも50歳で、ボクたちの関係も20周年となる今年のJOY耐を、どうしても彼とやりたかった。その人は碓井久彦さん、通称「チャボ」。

そんな理由だから、人のチームで乗せてもらうのではダメだった。車両は2010年にJOY耐で勝っているトヨタMR2（AW11）。これまた20年近い付き合いになるメカニックの初見さんがつくったAWを前オーナーに無理を言って譲ってもらい、初見さんを「20周年だからどうしても…」と拝み倒して巻き込んだ。上位を争うためにはAWをバージョンアップさせる必要があったし、何より彼がいなければ走らせられない。と、参戦前から思い入れだけはすごいことになって、Tシャツまでつくった。

金曜日の練習走行、ボクは目標タイムと燃費をクリアしたが、チャボは最後のあと一歩が足りない。彼は根っからのスプリンターで、いつも限界ギリギリを攻めるから、そもそも燃費走行なんて大嫌い。しかも数年のブランクがある。車載をチェックした初見さんが「シフトチェンジはもう少し丁寧に。ミッションが壊れたらおしまいだから」と厳しいアドバイスも。チャボにも焦りがあったのかもしれない。

迎えた予選。「予選くらいは思いきり走らせてあげたい」という気持ちで送り出したチャボのアタックは「さすが」の走りでクラスポールを獲得。そしてこれが今年のJOY耐のボクたちのピークだった。もう思い出したくない決勝は、ボクがスタートを担当。まずまずのポジションでチャボにチェンジして、順調に周回を重ねる。ポテンザRE-11Sは無交換の予定。充分に戦える展開だった……。そして2時間が過ぎた57周目、なんの前触れもなくAWは止まってしまう。牽引されて戻ってきたマシンをチェックした初見さんが手をクロスさせた。

Y.Ishihara



この2時間後に、本気で泣きべそをかくことになるとは夢にも思っていない、決勝スタート直前のふたり（碓井（右）、後藤（左））。

「ミッションがバラバラだと思います」

そこからは、正直何が起こったのかさえよく分からない。チャボも初見さんも、チームのみんなも、いたのかいなかったのか……。オフィシャルの人に「リタイヤ届けを書いてください」と言われて、「それなんだろう？」と思いながら書いたことは覚えている。が、そのあとチェッカーまでの5時間は何をしてたんだろう？

あれから2カ月、ボクは毎週レースがあって（今年は26レースあるんです！）、JOY耐のことを思い返しているヒマすらなかった。でもようやく参戦してよかったと思えている。

そうしたら数年前にチャボがボクに言ったことをふと思い出した。「ずっと『耐久でのチームメイトとは絶対張り合うなよ』って言ってきたけど、ゴメン、あれ違ってたわ。今まではオレのほうがチームメイトよりも速かったからそう思っていた。でもはじめてお前に負けて絶対負けたくないって思ったんだ」。

忘れていた。それが碓井久彦というドライバーだ。彼と組むということは、「速さ」と一緒にそこも受け入れて戦うということなのだ。ふたりともまだまだ成長が必要だなぁ。30周年60歳くらいになれば完走できるかな？

ゴッツの近況報告【アイドラーズ12時間】

JOY耐のリベンジはアイドラーズ12時間で!?

YOZO



最低な結果のJOY耐でしたが、アイドラーズ12時間は？今年も、17、18年と総合2連覇達成中のSEVチームの仲間に入れてもらって、ロータス2-11で3連覇をかけて参戦しました。結果は総合優勝こそ逃したものの、クラス優勝で見事に3連覇達成！（総合は2位）。12時間走って2位とは8秒差、3位とは15秒差という、超ドラマチックな結末。やっぱり勝てるレースが最高！　なのは言うまでもありませんが、勝てないレースもやめられないのはなんなのだろう。アマチュアレーサーにとって永遠のテーマです。
ゴッツのtwitter>https://twitter.com/HitoshiGOTOH

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第60回

まるで映画

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

家で映画を見にいった。アメリカのアニメ「ペット2」。前作が大好きだったひとひは、見終わって直後、「やっぱりおもしろかったあ！」と客席で叫んだ。

アニメとはいえ、いや、子どもが見るアニメだからいっそう、現代の作り手たちは、どの作品にも、人間が知っておくべきシンプルな知恵をしのばせている。たとえば、笑いにもいろいろあること。反射としての笑い、ひとを蔑む笑い。あざける笑い。胸から湧きでる安心の笑み。逆に、諦めの笑み。ひととひとをつなげ合う笑顔。

有名な「カーズ」を、ひとひは小三になるまで見たことがなかった。もちろん絵柄として知ってはいたし、ミニカーも、ひとからもらって持ってはいた。でも、「ほんもののモータースポーツ」に慣れ親しんでいる身として、多少、たかをくくっていたところがあったかもしれない。アニメやろ、と。よい子向けやろ、と。僕、ホンモノの星野さんや国光さんと話したことあんねんで、と。

スタートし、十秒ではまった。冒頭のオーバルコース。マックィーンのアクロバティックなオーバーテイク。観客席を埋める、クルマ、クルマ、クルマ、クルマ。

「クルマが、クルマのレースみてる」と、爆笑しながらひとひが漏らす。「だれが運転してんねん。考えたひと、すっごいなあ！」

おそらく「カーズ」について、ひとひと同じような理由で関心がない、見る気もない、というモータースポーツファンは少なくないだろう。僕は初公開時、映画館で見た。そして激感動し、まわりの大勢に勧めまくった。見たことのあるひとなら、深く納得してくれるとおもうが、「カーズ」はアニメの手法を使った、超オーソドックス、王道中の王道の「アメリカ映画」なのだ。

才能ある若者、導く老人。都市と田舎の対立。西部へのノスタルジア。信頼。裏切り。すべてを包含し、突き進んだ末でのクライマックス。

カーレースはひとりではできない、とマックィーンは悟る。ピットクルー。そして、競いあう相手。スポンサーも、観客も、みなが画面のむこうでサーキットのようにつながりあって、映画が、すばらしいレースが、はじめてうまれる。

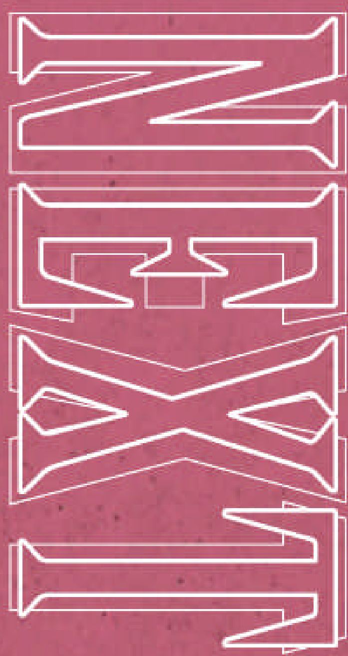
七月末の、ドイツGPのピットが、再び目に浮かぶ。俊敏な、ひと連なりの波のようなレッドブルのスタッフ。懸命に働きながら、指のすきまからサラサラ、なにかがこぼれ落ちていくのを見おろすしかないメルセデスのクルーたち。映画以上に映画的な対比。打ち下ろそうとした拳をとどめかけ、それでも打ち下ろしたトト・ウォルフの姿は、どんな天才監督にも撮れないシーンだった。

ハンガリーGPのような、悲劇的、かつ美しいカーチェイスが、かつて撮られたことがあったろうか。追いかけるハミルトンにも逃げるフェルスタッペンにも、ピットの両陣営にも結末は見えていた。それでも誰も、レースを憎んではいなかった。ひとの手をこえ、レースはつづき、そしてレースとして完結した。神が作った一本の映画のように。そして最後に記されている。白い字で「TO BE CONTINUED」と。

「ペット2」が終わったロビーで、フライヤーのコーナーを何の気なしにのぞき、おや、と一枚手に取った。見覚えのある流線型のボディ。サングラス姿のふたり。「フォードvsフェラーリ」。まじか、と思った。さすがヨーロッパ。レース文化の根深さがちがう。日本でいうなら、長嶋茂雄の天覧試合ホームランをいま映画化するみたいなものか。

近寄ってきたひとひに「ほら」とフライヤーをさしだすと、ちらっと一瞥し、「ああ、ルマンのんな」とひとことだけ呟いて、すたすたエレベーターホールへ向かった。カーマニアとアニメ好きは見事に両立する。

絵：いしいひとひ



次号オートスポーツは
9月6日(金)発売です

9月20日号 No.1514 定価580円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
日独開戦前夜「敵を知れ」
～特別交流戦に向けDTMの〝いま〟を徹底調査～

―後半戦の幕開け F1ベルギーGP―［詳報］鈴鹿10時間耐久レース ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 Lotus 91 Ford 7th December 1982　1名様
sparkの1/43スケールモデルからLotus 91 Ford 7th December 1982を1名様に。その他のラインアップはモデルガレージ ロムのHPまで。
提供：モデルガレージ ロム Model Garage Romu
URL：http://www.romu-romu.com

2 auto sport オリジナル モバイルバッテリー　2名様
オートスポーツweb shopにて限定販売されている商品を、本誌の読者様に特別プレゼント。薄型・軽量で持ち運びにも便利な一点だ。ケーブルは3種類の端子に対応が可能なため、これひとつであらゆるものに対応が可能。
（本体サイズ：135mm×70mm×10mm）

3 スパ24時間レースパンフレット　1名様
7月末にベルギー、スパ・フランコルシャンサーキットで行なわれた「トタル・スパ24時間レース」（通称：スパ24時間）。現地でしか手に入らないパンフレットを1名様にプレゼント。

4 山口美羽ポストカード　5名様
インギングのマスコットキャラクターとしてスーパーフォーミュラを戦うJMS P.MU/CERUMO・INGINGのマシンにも描かれている『山口美羽』ちゃんのポストカードを5名様に。（サイズ：148mm×100mm）
提供：JMS P.MU/CERUMO・INGING
URL：https://inging.co.jp/news/index.html

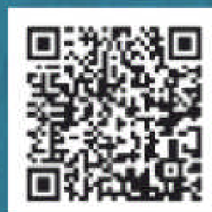
応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2019年9月6日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1513号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年9月5日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1513

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



3種の端子に1台で対応! auto sportロゴ入りモバイルバッテリー発売中

サーキット内外のイベントでお気に入りのレーシングカーや応援しているドライバーを、スマートフォンで撮影しようとした際、バッテリー残量が心もとない、あるいは完全になくなってしまい、ほとんど撮影できずに残念な思いをしたことがある方もいるかと思う。そこで今回は、本誌auto sportのロゴ入り限定モバイルバッテリーをご紹介しよう。
このモバイルバッテリーの最大の特徴は、10㎜という薄さであるにも関わらず、一般的なスマートフォンを一度満充電するには充分な容量を確保している点だ。移動中の使用はもちろん、この薄型ボディのおかげで撮影の邪魔にもなりにくいところがうれしい。
モバイルバッテリー本体の充電、そしてスマートフォンへの給電方法は、付属のUSBケーブルを使用して機器に接続するだけ。この付属USBケーブルの端子（スマートフォン側）はリバーシブルとなっており、一般的なマイクロUSBとiOS端末に接続する『Lightning』の両方に対応している。また、近ごろ普及が進んでいるType-C端子アダプターは本体に格納されており、非常に幅広い世代の端末に対応できるようになっている。
本体は高級感のある化粧箱で包装されているので、家族や友人などへのプレゼントへもオススメだ。本製品はauto sport web shopで販売中。詳しい情報は別途記載のウェブページで確認していただきたい。

■auto sport オリジナル モバイルバッテリー
●電池容量：4000mAh
●価格：2480円（税込）
●as web shop URL：https://as-web-shop.jp/



富士でドラテク磨く“キャンプ”実施へ

S耐などに参戦するLOVE DRIVE RACINGが、ドライビングテクニックの向上を目的としたドライビングキャンプを9月21日（土）～22日（日）に富士スピードウェイで開催する。
今回のテーマは「自分と車の限界を見極める！」となっており、座学のほか、実技では急制動やドリフト、ジムカーナアタックなど、さまざまなメニューが用意される。また、このドライビングキャンプのなかでは『Women in Motorsport』第6期生のオーディションも行なわれる予定。詳細は別途記載の公式HPで確認してほしい。

■LOVE DRIVE RACING Driving Camp
●日程：9月21日（土）、22日（日）
●参加資格：18歳以上／要普通免許
●参加費用：土・日（両日）：税込2万8000円ほか
●開催地：富士スピードウェイ
●URL：http://lovedrive.co.jp/2019/07/12/lovedrive-racing-driving-camp-2019/

S-GT×DTM交流戦 前売り券が販売中!

共通の技術規則を採用し、歩みをともにするスーパーGTとDTM。既報のとおりその交流戦が11月に開催されるが、そのチケットの販売がスタートしている。
この交流イベントでは、11月23日（土）と24日（日）の二日間それぞれで、予選と決勝が行なわれる。日本側はGT500クラスのレギュラー15台が、ドイツ側からは10台前後が集まる予定となっている。また、GT300クラス車両が参加する『auto sport Web Cup』も併催される予定だ。
チケットは通常の観戦券のほか、パドックパスなども展開されている。興味のある方は、別途記載のURLにアクセスしてほしい。

■AUTOBACS 45th Anniversary presents SUPER GT x DTM 特別交流戦
●開催日時：11月23日（土）、24日（日）
●開催場所：富士スピードウェイ
●大会・前売り券詳細URL：http://www.fsw.tv/motorsports/race/super-gt-dtm/index.html


SAN-EI
CORPORATION

Photo: T.Ogasawara

一寸先は闇。だからSUPER GT

ポールからのスタートを無難に決めて、安定したラップを刻む。スティント後半になってもタイヤのタレは想定範囲。500マイルレースだから得られる優勝ポイント25点へ向けてMOTUL AUTECH GT-Rに死角は見当たらなかった。しかし、シミュレーション通りに運ばないのがSUPER GT。一瞬の判断が結果を左右する。いや、そうした瞬間を想定した準備をどれだけ積み重ねておけるかが、命運を分ける。そこにロングディスタンスの魅力が詰まっている。

2枚組で“500マイル”(SC除く)をノーカット収録!

SUPER GT 公式DVD Vol.5

Round 5 FUJI 500mile

8月30日(金)発売

価格: 本体2600円 ＋税



気温上昇でダウンフォースが少ない状況下、セクター３でのスロットルとステアリング連係が見どころ。特典映像は予選Q2 のMOTUL AUTECH GT-R、R.クインタレッリのアタックをコースインから収録。●実況はオフィシャルアナウンサー・ピエール北川。●決勝はSC周を除き全ラップ収録。●全収録時間149分＋156分。

好評発売中



Round 1
岡 山



Round 2
富 士



Round 3
鈴 鹿



Round 4
タイ

全8巻セット(年間予約)も好評発売中。

今ならトールケース収納ボックスプレゼント(数量限定)

８戦分トールケースが収まる特製ボックス。素材は厚手のチップボール紙＋PP加工。





パソコン・スマホから

スーパーGT　DVD　定期　［検索］

・定期購読(年間予約)のご契約はFujisan.co.jpとなります。
・お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。


SAN-EI
CORPORATION

No. 1513

auto sport

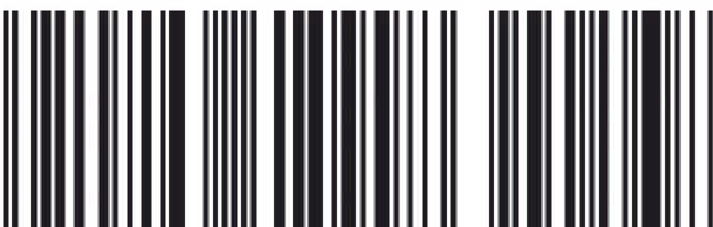
オートスポーツ 2019 9/6号

auto sport 2019年9月6日号（隔週金曜日発売） 2019年8月23日発売 第56巻第17号 通巻1513号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価580円

本体537円

雑誌 29661-9/6



4910296610998
00537

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷